

HISTORIA DE LA AVIACIÓN COMERCIAL EN EL URUGUAY

Juan Maruri

tomo dos



En el departamento de Rivera,
según el 11 de noviembre de
1951

ingresó en la Escuela Militar de Aviónica el 1^o de junio de 1949, representando como Alférez (Piloto Aviaador Militar) el 22 de diciembre de 1949.

El primer destino fue la Base Aérea Militar N.º 2 de Durazno, donde estuvo el año 1953. Termina su entrenamiento como aviador militar, cuando es llamado en 1954 al Grupo de Aviación No. 2 (6.420) especializado andino como piloto de combate volando los aviones I-51D (Condor).

En 1949 continúa prestando servicios en el Batallón de Aviación N.º 3 (Bombarderos) volando los bombarderos Lockheed B-24. En julio de ese año es condecorado con la Cruz del Combate, y gana una beca para realizar un curso de perfeccionamiento en la zona del Canal de Panamá regresando al país en noviembre de 1946.

En 1933, con el grado de Teniente, es destinado a la Escuela Militar de Comunicaciones con el fin de realizar el curso de Pasado de grado; a su término, destinado a la Base Aérea de San Juan, donde es nombrado instructor de vuelo y posteriormente jefe de la Base.

[illegible]

JUAN MARURI

HISTORIA DE LA AVIACIÓN COMERCIAL EN EL URUGUAY

EMPRESAS URUGUAYAS HASTA 2001,
Y EXTRANJERAS FUNCIONANDO HASTA 1950

TOMODOS

FUERZA AEREA ESC. CDO. Y EST. MAY. AER. BIBLIOTECA	Nº de Registro <u>7733</u> Fecha de Registro <u>26/11/15</u>
------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------

Editado por la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay,
con el apoyo de la Dirección General de Aviación Civil.

ISBN 978-9974-8070-0-6
Todos los derechos reservados.

*"La Aviation, come toutes les grandes oeuvres humaines qui
ont bouleversé le monde, est née avant tout d'une mistique"*
"Mes vols" Jean Mermoz (*)

Tapa:
ilustración del Chel. (Av.) y Cte. de Aeronave Don Carlos R. Mercader

Impreso en
Imprenta Rosgal S.A.
Mariano Moreno 2708
Telefax: 487 1812
Montevideo

DL 342739/07

Prólogo al Tomo Dos

Retomamos luego de siete años de publicado (22 de junio de 2000), la continuación de la historia de la Aviación Comercial en el Uruguay con este Tomo Dos, en el cual tratamos de reseñar la crónica de los hechos que identificaron el nacimiento, desenvolvimiento y desaparición para las líneas nacionales y, el arribo, consolidación e importancia para nuestra aviación comercial de las empresas extranjeras hasta el año 1950.

El año pasado, 2006, al cumplirse setenta años del nacimiento de PLUNA publicamos a solicitud de la Asociación Civil de Pilotos de Línea Aérea (ACI-PLA), la historia completa de PLUNA, por lo cual no aparecerá en este volumen.

En él se describen los sucesos y acontecimientos que pautaron la biografía de veinte compañías aéreas, entre los años: 1936 con el nacimiento de CAUSA y 2001 con el fin de Trascontinental Sur.

La obra se divide en siete capítulos, no obstante como hicimos con el Primer Tomo, al fin de la historia de cada empresa va la bibliografía y fuentes documentales; además igualmente al final incluimos los índices de personas y aeronaves citadas.

Como se puede colegir por las fuentes documentales de cada empresa, muchos años de investigación llevó la tarea de escribir, formar y armar el libro, además del agregado de los documentos y fotografías que lo ilustran.

Con el Segundo Tomo no se finaliza la historia de la aviación comercial en nuestro país, quizá mas adelante persistiremos con las mas cercanas en el tiempo y de las cuales aún no logramos reunir todos los elementos históricos, a fin de darles cabida en otro volumen o en una segunda edición de este.

J.M.

(*) Hemos repetido aquí la sentencia de Merroz que usamos en el Tomo Uno, en su recuerdo y en el de todos los pilotos de línea aérea.

"La Aviación como todas las grandes obras humanas que han cambiado el mundo, nació antes que nada de una mística".

**HISTORIA
de
CAUSA**



Historia de C.A.U.S.A. (Compañía Aeronáutica Uruguaya S.A.) 1936 - 1967

Introducción

Volare necesesse est ! (*)

El 29 de diciembre de 1936, el Poder Ejecutivo aprobó los estatutos de la Compañía Aeronáutica Uruguaya S.A. (CAUSA), línea aérea que uniría el centro de Montevideo con el centro de Buenos Aires.

Esta idea de acercar por medio de la aviación las dos capitales del Plata, ya tenía más de 10 años en la mente de su creador, el Coronel (R) Tydeo Larre Borges; pues en 1927 ostentando el grado de Mayor, con el Capitán José L. Ibarra, su hermano el Capitán Glauco Larre Borges y el mecánico José Rígoli intentaron unir Europa al Uruguay, en un vuelo histórico que comenzó en la Marina de Pisa (Italia), con el bote volador Dornier Wal "Uruguay", que terminó en las costas de Cabo Juby en el Sahara Español al destrozarse el aparato, luego de un amaraque forzado por fallas mecánicas; era con esa aeronave (si el destino no hubiera cambiado los planes) que, al llegar a Montevideo, en lugar de quedar en un museo como testigo para las generaciones futuras de la heroicidad raidista, tan de moda en esos años, se hubiera comenzado con dicha aeronave la referida línea aérea, lo cual recién once años más tarde, el 12 de marzo de 1938, se concretaría con los hidroaviones de CAUSA. Según lo que comentó al autor el Gral. Larre Borges en 1982, durante una larga conversación en su despacho de FUNSA (Fábrica Uruguaya de Neumáticos S.A.), empresa de la cual en aquellos años era su Vice Presidente.

El entonces Coronel Tydeo Larre Borges, auténtico pionero de la aviación (fue el primer americano en cruzar el Atlántico Sur en un vuelo directo, de España a Brasil, acompañando al Capitán francés Léon Challe en un biplano monomotor a fines de 1929, luego de le tentativa fallida de 1927), supo alentar y decidir a un grupo de emprendedores y entusiastas hombres de empresa del país, para formar la nueva compañía, una de las primeras líneas internacionales en América del Sur, con pilotos, técnicos y capitales nacionales.

La Empresa comenzó en 1936 con un capital social de \$ 1.000.000 de pesos uruguayos y uno inicial de \$ 500.000, pesos.

(*) Máxima escrita en un señalador de libros que la compañía obsequiaba a sus usuarios en los primeros años, el cual estaba confeccionado en tela azul con un dibujo bordado de un hidroavión Junkers.

El primer Directorio estuvo integrado de la siguiente manera:

Presidente: don Luis J. Supervielle

Vice Presidente: don J. Américo Beisso

Director: Administrador Delegado: Cnel. don Tydeo Larre Borges

Secretario: Dr. don Octavio Morató Rodríguez

Vocales: Ing. don José Serrato, don Julio Mailhos (h) y don Juan M. Gorlero.

Suplentes: Dr. don Federico Fleurquin, don Pedro Indart Denis, don Jorge Supervielle, Arq. don Alberto Serrato y don Mauricio Semblat Amaro.

Con la formación de la compañía se llenaba una perentoria necesidad de orden público y un vacío en los cielos del Río de la Plata, ya que evidentemente, se hacía sentir la falta de un transporte rápido y acorde con la transformación de las comunicaciones que se estaban operando en el mundo.

Antecedentes

Por supuesto esta no fue una idea inédita, existían antecedentes ya reseñados en el tomo uno de esta obra, que se remontaban al año 1921 con la Compañía Rioplatense de Aviación, línea aérea que nació de la fusión de The River Plate Aviation Co. organizada en 1919 y la Compañía Franco Argentina de Aviación, también de 1919. La Compañía Rioplatense de Aviación, empresa de capitales argentinos dirigida por el pionero Mayor de la R. A. F., Shirley G. Kingsley, estableció una línea aérea desde el campo de aviación de San Isidro en Buenos Aires al de Melilla (hoy Angel S. Adami) en Montevideo y viceversa, con biplanos AIRCO D.H.16 de cuatro pasajeros, entre el 17 de diciembre de 1921 y el 15 de abril de 1922 con el fin del verano, renaciendo el 1.º de enero de 1924 como compañía de hidroaviación con anfíbios biplanos monomotores de seis pasajeros Vickers, entre los puertos de Buenos Aires y Montevideo, hasta el 27 de marzo de 1924 en que se suspendió este servicio que fue el primero regular en el Río de la Plata.

Otro antecedente lo encontramos el 1.º de marzo de 1926, con la iniciación por parte de la Misión Junkers de una línea aérea de hidroaviación usando aviones Junkers F-13-W con flotadores que podían transportar cuatro pasajeros, entre los puertos de Buenos Aires y Montevideo. Esta empresa mejor organizada, realizó un verdadero servicio trisemanal de pasajeros, entre los dos capitales con estos resistentes y confiables aparatos, desplegando un excelente coeficiente de regularidad y seguridad. La falta de ayuda oficial conspiró para su desaparición, que tuvo lugar el 7 de octubre de 1927; había logrado efectuar 436 viajes en los cuales transportaron 1420 pasajeros y 3512 Kgs. de correspondencia.

En 1929 el notable y visionario aviador americano nacido en México, Cnel. Ralph O' Neill, fue el inspirador de una gran línea aérea que uniera las tres Américas, a la que denominó NYRBA (Nueva York-Río de Janeiro-Buenos Aires). Esta empresa estableció el 19 de agosto de 1929 un servicio de dos vuelos diarios de hidroaviación entre los puertos de Buenos Aires y Montevideo, con anfíbios Sikorsky S-38 para seis pasajeros y botes voladores Consolidated "Commodore" de 24 pasajeros. El servicio se cumplió hasta el mes de octubre de 1930 en que se cortó, ante el empuje de otra línea pionera que la absorbió: la Pan American, desapareciendo la NYRBA y a su vez su línea del Río de la Plata, que había conquistado al público de las dos ciudades por su comodidad, seguridad y regularidad.

Teniendo estos antecedentes en la mano, es que el entonces Cnel. Larre Borges se lanzó a la búsqueda de patrocinadores para su idea, logrando la ayuda de aquel grupo de hombres de negocios que lo respaldaron.

Luego de armada la Sociedad Anónima, su Director, Administrador Delegado, el Cnel. Larre Borges, inició los trámites ante la Dirección de Aeronáutica Civil, a fin de conseguir las autorizaciones pertinentes para el establecimiento de la línea aérea destinada al transporte de pasajeros, correo y carga entre Montevideo y Buenos Aires, permiso que fue otorgado por el Poder Ejecutivo el 18 de setiembre de 1937, por el término de cinco años, contados a partir de la fecha de la iniciación de los servicios, con una frecuencia mínima de dos vuelos redondos por día, sobre la base de uno en las horas de la mañana y otro por la tarde; imponiéndosele multas a la compañía si no se atendía a los horarios, o si suspendía un vuelo sin causas determinadas en la autorización.

Los Hidroaviones

Inmediatamente de formada la Compañía, el Cnel. Larre Borges se consagró a la tarea de seleccionar el tipo de máquina que convendría al tráfico del Río de la Plata. El trimotor alemán Junkers JU52/3m con flotadores, resultó el más conveniente entre los que ofrecía la industria aeronáutica de ese momento, pues entre otras cosas era enteramente metálico; los motores BMW de 650 HP con licencia de la Pratt & Whitney de los EE.UU. de probada calidad, le daban velocidad y potencia adecuada para la época (velocidad máxima 291 KPH con un peso en vuelo de 10.000 Kgs.) y sumado a todo, su buena disposición interior para 28 pasajeros. Estaba bien equipado para la época con instrumentos, TSH y radiogoniometría. La tripulación estaba compuesta por piloto, copiloto y radiotelegrafista. Por otra parte, en Sud América, en ese entonces, varias líneas aéreas y la Aeronáutica Argentina usaban estas máquinas. Es así que se determinó que éste fuera el aparato elegido.

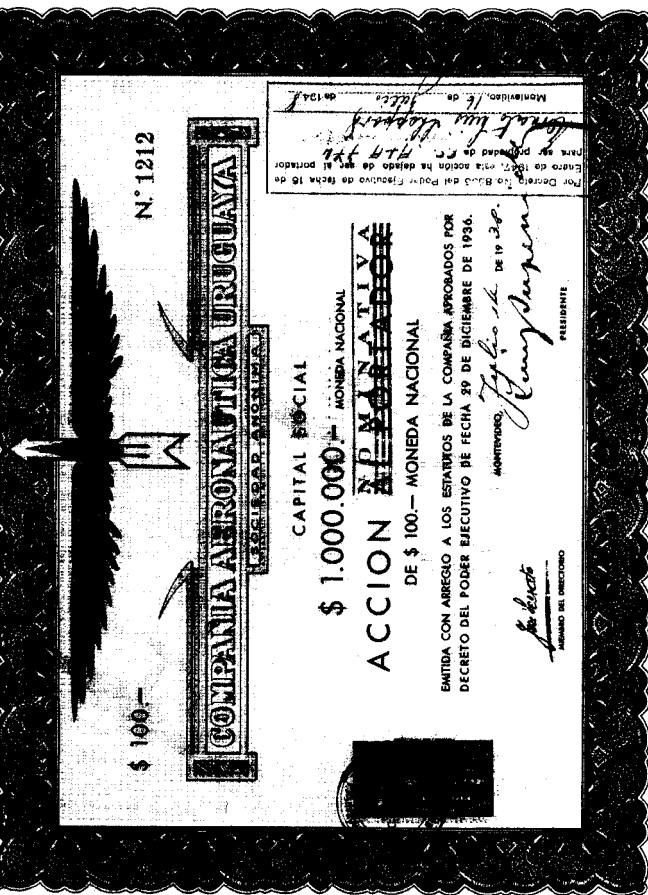
Se compraron dos hidroaviones por el equivalente de \$ 150.000 pesos uruguayos de cebo vacuno, al agente en el Uruguay de la Junkers Flugzeug und Motorenwerke A.G. Dessau-Alemania, que era Eugenio Barth y Cía. Sucesores en Montevideo. Se transportaron en barco desde su país de origen, Alemania, hasta Río de Janeiro, y allí se armaron en los talleres de la Compañía Aérea Sindicato Córdor de Brasil; desde donde fueron trasladados el 6 de febrero y el 11 de febrero de 1938 en vuelo al puerto de Montevideo por tripulaciones de la misma Córdor, con el Comandante José R. Polero como copiloto. Sus matrículas y números de fabricante eran: CX-ABA No. 5877 bautizado "Uruguayo" y el CX-ABB No. 5886 bautizado "Argentino", el primero por la esposa del entonces Embajador argentino Sra. de Levillier y el segundo por la esposa del entonces Señor Presidente de la República Sra. de Terra, ambos el 11 de febrero de 1938 en una ceremonia efectuada en la Dársena No. 3 del Puerto de Montevideo en la que intervinieron autoridades nacionales, diplomáticas, militares y religiosas y en la cual además de ser bendecidos por el Arzobispo de Montevideo, Monseñor Dr. Juan Francisco Aragone, se puso la piedra fundamental de la futura aeroestación, inaugurada el 5 de febrero de 1939, la cual, hoy todavía se puede ver en la Dársena N° 3, irguiendo su airosa línea arquitectónica de los años 30, transformada en oficina de la Administración Nacional de Puertos, declarada en 1994 Monumento Histórico.

Las tripulaciones en los primeros años

Luego de seleccionados los aviones que se iban a usar, se comenzó a procurar los tripulantes que los comandarían. El Cnel. Larre Borges con su conocimiento del pequeño mundo de la aviación civil uruguaya, radicada en aquella época totalmente en el aeródromo de Melilla (hoy Angel. S. Adami), ofreció los primeros cargos de Segundo Comandante de aeronave a los aviadores José R. Polero y Alberto Wollkopf, quienes fueron contratados a partir del 4 de diciembre de 1937. De la misma manera ingresó como tripulante, el Ingeniero Aeronáutico y aviador civil Luis Felipe Márquez, quien meses más tarde, en noviembre de 1938 abandonó la empresa.

José R. Polero fue el primer comandante de aeronave uruguayo, poseía el brevet "C" línea aérea N° 1, en esos días contaba con unas 3000 horas de vuelo, había sido instructor en Melilla y en 1936 había efectuado en la fábrica De Havilland, en Gran Bretaña, un curso de vuelo en bimotores D.H.90 "Dragonfly" para la naciente compañía PLUNA. Años más tarde terminó la carrera de medicina de la cual era estudiante, se jubiló como aviador en 1955, después de haber dedicado buena parte de su vida a la aviación. Falleció el 4 de agosto de 1976 en Buenos Aires.

E.C.E.M.A.
BIBLIOTECA



Acción de CAUSA que perteneció a Ernesto L. Sheppard



Junkers CX-ABB, el Comandante Glauco Larre Borges y el Radiotelegrafista Maximino Cardozo, uniformados, con sus pasajeros, una compañía de artistas franceses, circa 1939

Alberto Wollkopf en esos días contaba con unas 1300 horas de vuelo, piloto uruguayo de nacionalidad argentina, radicado en Carmelo, Dpto. de Colonia, hizo el curso de aviador en Melilla donde tenía dos aviones con lo cuales hacía taxi aéreo (un AVRO 504 K, matrícula CX-AAA y un Laté 26 matrícula CX-AAN). No actuó mucho en la compañía, el 5 de agosto de 1940 cesó en su cargo y se radicó en Buenos Aires, donde fue representante para el Río de la Plata de una importante fábrica de aviones norteamericanos. Como se podrá ver, en los últimos tiempos de CAUSA y por un corto tiempo (de marzo a mayo de 1967) fue su Presidente.

De acuerdo al contrato firmado por CAUSA con el Sindicato Cóndor de Río de Janeiro, (línea aérea de capitales alemanes con su base principal en esa ciudad brasileña donde se armaron los hidroaviones Junkers) se trasladaron allí para recibir instrucción teórica y práctica los dos segundos comandantes, quienes por unas semanas se instalaron en Río; así mismo el Sindicato Cóndor designó al Comandante Walter Urban como instructor de los aviadores uruguayos. El Cte. Urban tenía más de un millón de kilómetros volados en las líneas Cóndor de Lufthansa (las que debían ser muchas horas de vuelo, dada la velocidad de los aviones de la época), haciendo la ruta nocturna de Río de Janeiro a Natal, para enlazar con el vuelo transatlántico donde también había actuando durante un año; perdió la vida en la Segunda Guerra Mundial sirviendo a su país en la Luftwaffe (Fuerza Aérea Alemana). Durante seis meses permaneció en Uruguay preparando a las tripulaciones, en ese período fue el único comandante de los hidros, volando todos los días, mientras los segundos comandantes se alternaban junto al Ing. Márquez como copilotos. El 16 de setiembre de 1938 al regresar a Río de Janeiro habilitó como comandantes a los pilotos Sres. Polero y Wollkopf.

Paralelamente pasaron a formar parte de las tripulaciones aéreas, los telegrafistas Maximino Cardozo y Rodolfo Martínez Lanza (ex radiotelegrafista de Air France en los aeródromos de Rocha y Durazno), quienes fueron instruidos por el técnico del Sindicato Cóndor, Sr. Durval Barros, completando su instrucción como telegrafistas de abordó con vuelos al sur argentino en los aviones de la Aeroposta Argentina. Al poco tiempo ingresó Miguel A. Durafloa; Martínez Lanza renunció a mediados de los años cuarenta.

El Ing. Márquez dejó de pertenecer a la empresa en noviembre de 1938; hasta tanto no se contratara a otro copiloto, ejerció ese cargo el Director, Administrador Delegado, Cnel. Larre Borges, para dar cumplimiento a los reglamentos de la Dirección de Aeronáutica Civil.

El 3 de enero y el 7 de febrero de 1939 ingresaron a la compañía como segundos comandantes el Teniente Coronel (Av.) Glauco Larre Borges y el Sr. Héctor Salaberry del Campo.

El Tte. Cnel. Glauco Larre Borges, piloto militar y civil de gran experiencia, fue compañero de su hermano en la tentativa del cruce del Atlántico en



Circa: años cuarenta del siglo XX Puerto de Montevideo, aeropuerto de CAUSA en la Dársena III. hoy monumento histórico



Puerto de Montevideo circa 1941 Junkers 52/3m CX-ABA "Uruguayo", a la izquierda un Macchi 94 de la Corporación Sudamericana de Servicios Aéreos

1927. Realizó un curso de hidroaviación en la Escuela de Hourtin de la Marina Francesa en 1926 y un curso de vuelo por instrumentos en Witering, Escocia de la R.A.F. en Gran Bretaña. Voló para CAUSA hasta los últimos días de su vida, pues estando al mando del Sunderland CX-AKR en 1950, en un vuelo de Buenos Aires a Montevideo, sufrió un desvanecimiento del cual no logró recuperarse y a los pocos días (el 16 de febrero de 1950) falleció. El copiloto de ese vuelo Narciso Moreni se hizo cargo del hidro y acuatizó sin problemas en el puerto de Montevideo.

El Sr. Salaberry era un piloto profesional, alumno de José R. Polero propietario de un avión estacionado en el aeródromo de Melilla; su actuación en la Compañía fue fugaz pues el 19 de mayo de 1940 renunció a su cargo, dejando vacante ese puesto.

Como a los pocos meses también renunció el Cte. Wollkopf, la empresa vio mermada su disponibilidad de pilotos en forma contundente, sin embargo se solucionó prestamente este problema pues los mecánicos de abordó Alberto Díaz Sagarra y Narciso Moreni, ambos aviadores civiles, se capacitaron en poco tiempo como pilotos profesionales en el aeródromo de Melilla, comenzando a volar como copilotos a mediados de 1940, sin perder su condición de mecánicos.

El comienzo de la Línea

Con la cooperación del Sindicato Cóndor de Buenos Aires (Sociedad de Transportes Aéreos Sindicato Cóndor Limitada) de acuerdo al contrato suscrito por CAUSA con esa empresa, inmediatamente de haberse conseguido la autorización del Poder Ejecutivo Argentino el 7 de marzo de 1938; luego de que el Cnel. Larre Borges se pasara buena parte del tórrido verano del 1937-38 en Buenos Aires, para sacar adelante esta autorización; el 10 de marzo, al mando del Cte. Walter Urban, del Sindicato Cóndor de Brasil, el co-piloto José R. Polero y el Radio Durval Barros del Sindicato Cóndor de Brasil; con invitados (entre ellos el Director de Aeronáutica Civil, José Ma. Peña) y periodistas, despegó del Puerto de Montevideo el Junkers CX-ABB "Argentino" y acuatizó en el Puerto Nuevo de Buenos Aires, usando para el descenso y ascenso del pasaje, las instalaciones flotantes del Sindicato Cóndor de Buenos Aires.

De esta manera comenzó el servicio diario de hidroaviones entre Montevideo y Buenos Aires en forma regular, realizando en ese mes 81 vuelos en los cuales se transportaron 855 pasajeros, pasando en abril a efectuar 121 vuelos con 1.517 pasajeros; en el año 1938, 1.064 vuelos en los que se llevaron 11.149 pasajeros, sin contar que, en los meses de temporada de verano, enero y febrero, no se volvió; al año siguiente 1939, en los doce meses se hicieron 1436 vuelos con 17.326 pasajeros transportados.

El pasaje de ida costaba \$ 17.00 pesos uruguayos y el de ida y vuelta \$ 30.00 pesos uruguayos. Como ayuda la Compañía contaba con una subvención postal de \$ 55.000 pesos uruguayos por parte de Uruguay.

Las oficinas, venta de pasajes e informes de Montevideo, estaban en un principio en la agencia de viajes "Exprinter", 25 de Mayo 418, mudándose a fines de los años cuarenta a Colonia 1068, para finalmente ubicarse en San José esquina Ibicuy.

La Línea

Luego de este primer vuelo, se sucedieron diariamente dos vuelos hacia Buenos Aires y vuelta a Montevideo, con regularidad cronométrica, dando confianza y seguridad al pasaje, el que fue aumentando al cabo de los meses. Artistas, hombres de negocios, diplomáticos, turistas, en fin, todo aquel que quería trasladarse cómoda y rápidamente a Buenos Aires o viceversa usaba los servicios de CAUSA o como ya se le llamaba "el avión de la carrera".

Al ver el éxito que coronaba los esfuerzos de la Empresa, la Corporación Sudamericana de Servicios Aéreos S.A. de Buenos Aires, inauguraba el 6 de febrero de 1939, los vuelos entre Buenos Aires y Montevideo, con botes voladores, bimotores Macchi C.94 construidos en Italia, para 16 pasajeros, en combinación con CAUSA, lo cual vino a significar un convenio sin precedentes en la historia de la aeronavegación. Este bien estudiado convenio "pool" entre las compañías, auténticamente uruguaya y argentina, absolutamente ajenas en su capital, dirección y administración; había sido firmado el 20 de junio de 1938, con él se alejaba los riesgos de una peligrosa competencia.

Es así que entre las dos Empresas efectuaron un verdadero puente aéreo y esta armónica colaboración entre ellas se mantendría por 21 años con la "Corporación" y las empresas que la subrogaron: "ALFA" y finalmente "Aerolíneas Argentinas".

Es dable consignar que en la Corporación Sudamericana de Servicios Aéreos S.A. actuaba como Comandante de los Macchi un pionero de la aviación civil argentina, Guillermo Hillcoat, primer conquistador de la ruta de Buenos Aires - Lima, allá por 1924; quién llegó a desempeñarse como jefe del personal navegante, manteniendo dicho cargo cuando A.L.F.A. se hizo cargo de los servicios de la "Corporación". Algún tiempo después, al producirse la nacionalización de las Empresas Mixtas de Aeronavegación, ingresó en Aero-líneas Argentinas, donde fue nombrado Jefe de la División de Vuelo, cargo que ocupó brillantemente hasta el año 1950, sin perjuicio de sus funciones como Comandante de los hidroaviones Sandringham que prestaban servicio a Montevideo, Punta del Este, Corrientes, Posadas y Asunción del Paraguay. Por esa época Hillcoat contaba con más de 8000 horas y era varias veces millonario del aire.

En el año 1940 CAUSA era la línea de hidroaviación comercial, que transportaba mas pasajeros en el mundo.

En estos momentos existía una línea aérea uruguaya entre Colonia y Buenos Aires, "Expreso del Plata" en combinación con una empresa de ómnibus de Colonia a Montevideo que contaba con un solo hidroavión pequeño, un De Havilland D.H.89 "Dragon Rapide" con flotadores, biplano, bimotores, el cual sufrió un accidente el 5 de junio de 1940 quedando totalmente destruido. A partir de esa fecha CAUSA se hizo cargo de ese servicio; lo que fue refrendado por el Decreto N° 800 de fecha 18 de setiembre de 1940 donde decía: que los derechos y obligaciones determinados para la Compañía "Expreso del Plata" deben considerarse transferidos a la Compañía "CAUSA". En la ciudad de Colonia CAUSA montó un escritorio-oficina a fin de atender a los hidroaviones y pasajeros, y expender los boletos de pasaje, quedando como encargado el ex aviador naval del Servicio Aeronáutica de la Armada, Sub Oficial Estanislao Petrarca.

De la misma forma como lo había hecho con la Corporación Sudamericana de Servicios Aéreos S.A., CAUSA firmó un convenio de "pool" con S.A.N.A. (Sociedad Argentina de Navegación Aérea) para la línea Colonia-Buenos Aires; esta empresa argentina servía estas dos ciudades con botes voladores Consolidated "Comodore" de 24 pasajeros, que originalmente habían pertenecido a la NYRBA; en 1943 abrumada por problemas económicos dejó de operar.

A partir de enero de 1940 hasta el 31 de marzo, primeramente en forma experimental, se dio el servicio Buenos Aires - Punta del Este, con escala operativa en Montevideo, de acuerdo a la Resolución del Poder Ejecutivo N° 1.002 del 24 de diciembre de 1939. Para dar solución a este nuevo emprendimiento hubo que salvar varios obstáculos que se presentaron en Punta del Este, sobre todo de orden técnico en la elección del sitio de acuatizaje, tentándose al principio con la barra del Arroyo Maldonado y luego con la Laguna del Diario, donde se asentó la empresa, construyéndose un pequeño muelle y una amarrazón para los hidroaviones que pernoctaban desde los sábados hasta los lunes, en que emprendían el regreso hacia Buenos Aires. En la época de los Short Sunderland se comenzó a usar la Laguna del Sauce, donde en el año 1951 se hizo un pabellón para los pasajeros, un muelle y una amarrazón de aeronaves, en terrenos del Sr. Raúl A. Previtali frente a la Base Aeronaval N° 2 "Capitán de Corbeta Carlos A. Curbelo". Fue enviado como encargado y despachador el joven Elbio Cabrera, quien había ingresado en la Compañía como auxiliar de pasajes en 1946; efectuó una larga e importante carrera en CAUSA, finalizando como Jefe de Tráfico y Comisario de Abordo, pasó a trabajar en ARCO durante 1968 y en 1985 a LAPA, donde se desempeñó como despachador.

Al poco tiempo del comienzo del servicio en 1938, la compañía logró una subvención del Correo uruguayo de \$55.000.- pesos uruguayos, que se transformó en \$100.000.- pesos uruguayos por la Ley N° 9.977 de "Fomento de la Aviación Nacional" del 5 de diciembre de 1940, lo cual le permitió mayor holgura en su desenvolvimiento, asegurando además un beneficio a sus accionistas que se mantuvo año a año, al renovarse los períodos de su asignación hasta 1958. Por dicha Ley se subvencionó igualmente la línea Colonia - Buenos Aires, heredada del "Expreso del Plata", con \$ 21.000 pesos uruguayos. Por el artículo 20 de la citada Ley 9.977, el Poder Ejecutivo nombró dos delegados honorarios ante las compañías PLUNA y CAUSA con el cometido de que lo tuvieran al corriente, mediante la Dirección de Aeronáutica Civil, de la marcha de las empresas, dándole cuenta mensualmente de lo actuado; recién fueron designados el 30 de octubre de 1941 y era para CAUSA: el Capitán de Aeronáutica Horacio D. Enciso. El 2 de julio de 1942 fueron cesados de sus funciones por el Decreto N° 1.648, nombrándose en CAUSA al veterano aviador Ángel S. Adami, con una remuneración de ciento cincuenta pesos mensuales.

Durante el período en que transcurrió la Segunda Guerra Mundial, CAUSA mantuvo en vuelo los hidroaviones Junkers con improbos esfuerzos, dado que el origen alemán de los mismos, le impedía acceder a la fuente de repuestos y partes fundamentales para el funcionamiento sin problemas de la Compañía.

Además de los vuelos para cumplir los servicios de rutina, se efectuaron algunos "Charter", como los efectuados entre la localidad de Juan Lacaze en el Dpto. de Colonia y Buenos Aires, debido a que en ese lugar se había concentrado en una Escuela Pública el seleccionado uruguayo de fútbol que nos representó en el Campeonato Sudamericano Extraordinario que se jugó en Buenos Aires entre el 12 de enero y el 10 de febrero de 1946. El primer vuelo tuvo lugar en la tarde del 16 de enero, el Junkers que venía de Punta del Este y Montevideo, llevó desde nuestra capital a delegados de la Asociación, el Juez que actuaría en esos días y pasajeros a Buenos Aires, regresando de inmediato a Juan Lacaze, acuatizando en el puerto donde recogió al equipo; el problema fue que el aparato no se podía arrimar al muelle, por lo que un bote tuvo que trasladar de a dos a los jugadores, demorando bastante en esta operación. Acuatizó en Buenos Aires en los últimos minutos del crepúsculo, el cuadro uruguayo que jugaba contra Chile (ganó uno a cero) entró en el estadio con el tiempo justo para cambiarse y jugar, sin masajes ni calentamiento. Al día siguiente el hidroavión realizó desde Buenos Aires, donde había pernoctado pues no volaban de noche, un servicio a Montevideo, regresó a Buenos Aires y desde allí llevó a Juan Lacaze el cuadro uruguayo, que se concentró nuevamente en la escuela (para entrenarse usaba el "field" del Club CYSSA). El 23 de enero, pero más temprano en la tarde, retornó el hidro y recogió al

seleccionado, el cual jugó con Brasil (perdió cuatro a tres), regresando al otro día a Juan Lacaze. El 2 de febrero nuevamente levantó a nuestro cuadro que jugó con Argentina (perdió tres a uno). Y finalmente el 8 de febrero se hizo el postrero vuelo, en la noche Uruguay perdió con Paraguay, terminando quinto, solo aventajando a Bolivia.

Por decreto del Poder Ejecutivo N° 8555 del 16 de enero de 1947, se adjudicó a la Empresa CAUSA, por el término de 6 años y en régimen de subvención \$ 0.50 por kilómetro volado, al servicio de las líneas aéreas del Río de la Plata, en base al llamado a licitación pública efectuado de acuerdo con el pliego general de condiciones, especialmente confeccionado a dichos efectos.

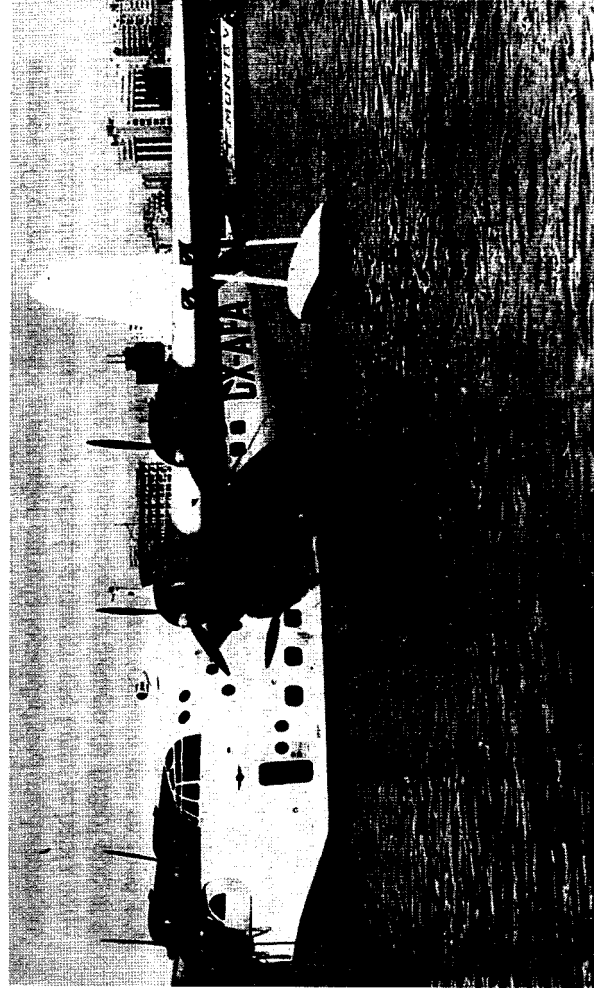
En diciembre de 1947 el precio de los pasajes era el siguiente: Montevideo - Buenos Aires y viceversa: ida \$ 20.00; ida y vuelta \$ 35.00. Buenos Aires - Montevideo - Punta del Este, salidas los sábados, regreso los lunes ida \$ 40.00; ida y vuelta \$ 70.00. Montevideo, Colonia, Buenos Aires; ómnibus de ONDA a Colonia \$ 3.60 ida; Colonia, Buenos Aires, ida \$ 7.00; ida y vuelta \$ 13.00, pesos uruguayos.

Nuevas Aeronaves

Terminada la guerra en 1945, CAUSA y la Corporación Sudamericana de Servicios Aéreos S.A., prácticamente habían agotado las posibilidades técnicas de sus respectivas flotas. Era necesario renovar las mismas. CAUSA obtuvo del Gobierno británico la opción de venta de dos hidroaviones Short "Sunderland", del Comando de Costas, que se usaron en la lucha antisubmarina durante la guerra. Las aeronaves estaban prácticamente nuevas, una de ellas contaba con solamente 20 horas de vuelo y la otra no llegaba a 100. Se acondicionaron para 40 pasajeros, en Belfast, Irlanda del Norte, donde se encontraba la fábrica. Eran botes voladores con cuatro motores Bristol de 1050 caballos de potencia cada uno. Formalizada la adquisición CAUSA cedió una de las aeronaves a la Corporación Sudamericana de Servicios Aéreos S.A., realizando desde entonces y hasta que los hidroaviones desaparecieron del Río de la Plata, un perfecto servicio en un mismo pie de igualdad. El hidroavión que trajo CAUSA fue el CX-AFA, bautizado "Gral. Artigas", cruzó el Atlántico en vuelo con una parte de la tripulación uruguaya, el copiloto fue Alberto Díaz Sagarra, llegó a Montevideo el 6 de abril de 1946 poniéndose el 16 de ese mes en servicio, luego de pintarle la bandera y la matrícula correspondiente. Su número de fabricante era SH.5C. Realizaron un curso de pilotaje y técnico en la fábrica los Sres. José R. Polero y Alberto Díaz Sagarra, más un radiotelegrafista-navegante y dos mecánicos especializados, quienes además controlaron los trabajos de transformación de las dos aeronaves en la Fábrica Short.



Puerto Nuevo, Buenos Aires, marzo de 1945 Junkers 52/3m CX-ABB "Argentino".
Pérdida del motor derecho en vuelo luego del despegue, Cte. Glauco Larre Borges, Primer Oficial Narciso Moreni, Radio Miguel A. Durañona. Foto dedicada por el entonces C/N Atilio H. Frigerio. Con la mano haciendo sombra 1er. Oficial Narciso Moreni, a su lado Miguel A. Durañona. (Ver pág. 23)



Primer Sunderland incorporado a CAUSA en 1947. CX-AFA "Gral. Artigas"

En el año 1948 dejó de volar el último Junkers luego de diez años ininterrumpidos de servicios en el Río de la Plata.

Hasta no hace mucho tiempo todavía se podían ver en el Aeropuerto de Paysandú las dos alas completas de una de dichas aeronaves, últimos despojos de un pasado glorioso de la hidroavión uruguaya. Este extraordinario material de vuelo sólo tuvo un accidente sin mayores consecuencias, en el mes de marzo de 1945, en Puerto Nuevo de Buenos Aires, el avión CX-ABB con 26 pasajeros a bordo perdió en el decolaje ya en el aire, el motor derecho, por excesiva vibración, dado que una parte de una pala de la hélice de ese motor se había roto, incrustándose en el flotador derecho. El Comandante era Glauco Larre Borges y el copiloto Narciso Moreni, es decir que iba sentado del lado derecho, quien al darse cuenta de lo que pasaba, cortó los otros motores y virando para su lado pudo amerizar sin problemas, ya que también el flotador derecho resultó averiado, pero como estaba hecho de compartimientos estancos, solo quedó semihundido; completaba la tripulación el radiotelegrafista Miguel Durañona.

Desde 1947 la compañía se consagró a la búsqueda de sustitutos modernos de los Junkers, investigando en el mercado aeronáutico la aeronave que reuniera las mejores características, entrando en tratativas con la Universal Airlines de los Estados Unidos y la British Overseas Airways de Inglaterra que ofrecían los botes voladores Boeing 314, sin llegar a concretarse nada, dado el estado de dichas aeronaves, de acuerdo a lo que aconsejaron los técnicos que se trasladaron a Miami para controlarlos; por lo que se trató en el Directorio de la empresa la posibilidad de recomprar el Sunderland que se había cedido en 1945 a la Corporación Sudamericana de Servicios Aéreos y que ahora pertenecía a A.L.F.A. (Sociedad Mixta Aviación del Litoral Fluvial Argentino) por haber absorbido esta firma a la anterior, con la cual CAUSA mantendría el mismo acuerdo de "pool" que con la Corporación y unas excelentes relaciones. En marzo de 1948 se llegó a un acuerdo con ALFA por la cantidad de \$ 550.000 pesos moneda nacional argentina, por cuatro motores Bristol y el hidroavión Sunderland No. de fabricante SH.6C, matrícula LV-AAS, denominado "Río de la Plata" al que se matriculó CX-AKF y se le bautizó el 25 de mayo de 1948 "Gral. San Martín", día en que también el Presidente de la República señor Luis Batlle Berres en acto público hizo entrega de las insignias de oro consagratorias de "millonarios del aire" a los comandantes Dr. José R. Polero y Tte. Chel. Glauco Larre Borges.

Paralelamente a esta compra se negoció con la firma Short Brothers de Irlanda del Norte, la adquisición de otro Sunderland en la cantidad de £ 52.000 libras, aparato que se matriculó CX-AKR, su número de fabricante era SH.60C, fue traído en vuelo con tripulación uruguaya, compuesta por el Cte. Glauco Larre Borges, Segundo Comandante Narciso Moreni, Telegrafista Maximino Cardozo, Ingeniero de Vuelo Luis A. Romero y el Navegador



9 de setiembre de 1948 día del arribo transatlántico del CX-AKR Ing. de Vuelo Luis A. Romero 1er. Oficial Narciso Moreni, Cte. Glauco Larre Borges, Navegador inglés Sr. Williams Coats y Radio Maximino Cardozo. (Pág. 24).



10 de octubre de 1948 Paysandú. Exposición Industrial Agraria. Ceremonia de bautismo del Short Sunderland "Boiso Lanza" CX-AKR (Pág. 24).

contratado en la fábrica Sr. William Coats Robertson. Decolaron el 31 de agosto de Belfast y amerizan en Southampton, Gran Bretaña. De allí el 4 de setiembre, en vuelo directo a Gibraltar atravesando la Península Ibérica, luego el 5 de setiembre a Bathurst en Africa Occidental Inglesa, y de ese lugar cruzaron el Atlántico Sur a Natal, Brasil, el 7 de setiembre, 2.960 Kms. en 11 horas 26 minutos a un promedio de 260 KPH. El 9 de setiembre de 1948 arribó el CX-AKR a Montevideo procedente de Río de Janeiro. Constituyendo su tripulación la primera que atravesó el Atlántico Sur, enteramente uruguayo y con un avión uruguayo. A los pocos días el Sunderland CX-AKR fue bautizado "Cap. Boiso Lanza", por la Señora esposa del Sr. Presidente de la República señor Luis Batlle Berres en una ceremonia que se desarrolló el 10 de octubre en el Río Uruguay, frente a Paysandú, durante la Exposición Industrial Agraria que se desarrolló en esos días. Este aparato vino con motores Pratt & Whitney de 1200 HP, de origen americanos, los mismos que usaban el Douglas DC-3 de probado rendimiento, ya que los motores Bristol no habían dado el resultado esperado.

Con la llegada de este material a reforzar los servicios, CAUSA desarrollaba su actividad con toda normalidad, dando asistencia a las líneas Montevideo - Buenos Aires - Colonia - Buenos Aires; y Buenos Aires - Punta del Este en verano, acuatizando ahora en la Laguna del Sauce, usando al principio las instalaciones de la Base Aeronaval "Cap. Curbelo" y luego las propias.

También por esos años realizó algunos vuelos fuera de líneas, como uno que efectuó a Asunción del Paraguay, al mando del Cte. José R. Polero, transportando un cuadro de fútbol.

Nuevas Tripulaciones

Al fallecer en 1950 el Cte. Glauco Larre Borges, ascendió en su lugar Narciso Moreni; Alberto Díaz Sagarra a quien se le ofreció este cargo, luego de un concurso en que ambos tuvieron las mismas calificaciones, desistió de ello por motivos particulares, dejando a la vez de volar aunque continuó en la compañía como Jefe Técnico, por esta razón fue necesario nombrar dos copilotos, recayendo esta designación en el Mayor Gualberto Etcheverry y poco después en el mecánico de la compañía Sr. Balter Barros. El primero, aviador militar y el segundo piloto civil, quien se capacitó prontamente como profesional.

Es de orden recordar a uno de los primeros mecánicos de la empresa, que la sirvió prácticamente durante toda la vida de la compañía, se trata del señor Andrés Barreto quien se mantuvo trabajando hasta el último día, en 1967.

Con el arribo de nuevos botes voladores Sandringham en 1951 y el retiro del Cte. Dr. José R. Polero en enero de 1955 para dedicarse a su profesión de



El Directorio de "C.A.U.S.A.", en íntima y emotiva ceremonia, coincidiendo con la reciente fiesta patria del 18 de Mayo, impuso las insignias de bi-millonario del aire (2 millones de kilómetros volados) al Comandante de Aeronave Doctor don José R. Polero (1953), y del millonario del aire (1 millón de kilómetros volados) al Comandante de Aeronave D. Narciso Moreni (1950), a los Radio-Navegantes D. Maximino Cardozo (1948) y D. Miguel A. Durañona (1953) y al Comisario de Aeronave D. Silvestre García (1951), que por el orden indicado, de izquierda a derecha, figuran en esta fotografía. (Pág. 26).



Octubre de 1958 Sandringham CX-ANI, debajo su interior

médico, la empresa decidió ascender al May. Etcheverry a Comandante y tomar un nuevo Segundo Cte. en la persona del Capitán de la Aeronáutica Armando M. Mutter, aviador con cierta experiencia. También por esa época se retiró el telegrafista Sr. Maximino Cardozo, ocupando su lugar el Sr. Ademar Cordones, funcionario con años de antigüedad en la empresa.

Años antes comenzó a prestar servicios en la compañía como Comisario de abordaje y suplente de telegrafista, y a la vez suplente de copiloto, Humberto Natelli, quién quedó firme como Segundo Comandante en 1958 al haber ascendido a Comandante Balter Barros; en ese año ingresó como segundo Comandante Irasí De León, ex piloto de PLUNA que en poco tiempo pasó a Comandante.

El 18 de mayo de 1954 el Directorio de CAUSA en íntima y emotiva ceremonia coincidiendo con la fiesta patria, impuso las insignias de bi-milionario del aire (dos millones de kilómetros volados) al Comandante de Aeronave Doctor José R. Polero (quien los había completado en 1953). Y las insignias de millonarios del aire al Comandante de Aeronave Narciso Moreni (1950) a los Radio Navegantes Maximino Cardozo (1948) y Miguel A. Durañona (1953) y al Comisario de Aeronave Silvestre García (1951).

Los Sandringham

En 1951 CAUSA para renovar y agrandar su flota, disminuida por pequeños accidentes y fatiga de material, adquirió en Gran Bretaña dos botes voladores Short "Sandringham" al Coronel David M. Miller, los cuales habían pertenecido a la Compañía británica B.O.A.C. (British Overseas Airways Corporation); el Cnel. Miller tenía en sus manos todo el lote de estas aeronaves que habían formado parte de la flota de aquella empresa.

Por el primero se pagó 27.500 libras, se le matriculó CX-ANA su número de fabricante era SH.59C fue traído en vuelo a Montevideo por una tripulación inglesa y se le bautizó "Comandante Glauco Larre Borges"; por el segundo se abonó 20.000 libras se le matriculó CX-ANI, su número de fabricante era SH.58C y fue traído en vuelo por una tripulación mixta compuesta por el Cte. José R. Polero, 2do. Cte. Edward J.S. Alcock (británico). Radiotelegrafista Miguel A. Durañona y mecánico de vuelo Enrique Juambeltz, arribó a Montevideo el 11 de abril de 1951.

Estos grandes botes voladores eran semejantes a los Sunderland, un poco mayores interiormente, su capacidad era de 52 pasajeros, pero con la nariz del aparato alargada y con forma aerodinámica, (los Sunderland en la nariz habían tenido una torreta con ametralladoras, en su período militar); pues estos híbridos ya fueron contruidos para pasajeros y no transformados como los otros, de máquinas militares a máquinas de línea aérea.

20 Años después...

En diciembre de 1956 se produce un hecho que habría de cambiar totalmente el futuro de CAUSA. El 29 de diciembre de ese año se cumplan 20 años de vida comercial. El Gral. Tydeo Larre Borges, presentó en ese día renuncia a su cargo de Director, Administrador, Delegado, ante el Vicepresidente en ejercicio de la Presidencia del Directorio Dr. Federico Fleury, en una nota donde hace un balance de su gestión y de los veinte años transcurridos con un extraordinario éxito comercial. Resalta la capacidad del personal navegante, técnico y administrativo. El excelente estado del material de vuelo, afirmando que no era necesario nuevas adquisiciones hasta por lo menos dentro de dos años. En esos casi 18 años ininterrumpidos de vuelos, se transportaron 1:064.711 pasajeros, sin registrarse accidentes o fatalidad alguna, ganando siempre los premios y diplomas de Seguridad de la Organización Internacional de Aviación Civil. Haciendo hincapié en que, para los vuelos, fundamental cometido de CAUSA, creó la conciencia dogmática de que la seguridad de los mismos pasa ante toda otra consideración. Luego destaca el espíritu de cuerpo de la empresa y el sentimiento de equipo en toda la compañía. Al abdicar de sus cargos, propone como Administrador - Delegado al Gerente Director Don Raúl Montero Zorrilla, haciendo una apología de su personalidad vinculada a CAUSA desde el primer día. Para Gerente propuso al Sr. Coralio Iglesia, para Jefe Técnico al Sr. Alberto Díaz Sagarra y para Jefe de Mecánicos al Sr. Enrique Juambeltz.

El 4 de enero de 1957 fue considerada la renuncia y, a pesar de las gestiones que se hicieron para que fuera retirada, dado el carácter de indeclinable de la misma, fue finalmente aceptada.

No obstante luego de mucha insistencia del Directorio, aceptó ser "Asesor Aeronáutico y Comercial" de la empresa, cargo honorario que ostentó por el término de dos años, renunciando el día que CAUSA se fusionó con ARCO.

La fusión con ARCO, el fin del Convenio "pool" con Aerolíneas Argentinas

El 9 de abril de 1957 por Resolución del Poder Ejecutivo N° 19.242 Aerolíneas Colonia S.A. (ARCO) fue autorizada a realizar un servicio internacional de transporte aéreo regular, sujeto a itinerario fijo entre Colonia y Buenos Aires.

A fin de competir en forma contundente con PLUNA, que desde 1955 había entrado en el mercado del transporte aéreo entre Montevideo y Buenos Aires, la dirección de ARCO estudió la posibilidad de unirse con CAUSA

para explotar ambas ese corto trayecto no solo con hidros, sino también con aviones. Y, luego de finalizados los análisis de las citadas posibilidades, se llegó a un acuerdo entre las dos empresas, firmándose un convenio. Por Resolución del Poder Ejecutivo del 24 de abril de 1958 se autorizó la transferencia en favor de la Empresa ARCO de la mayoría del capital accionario de CAUSA.

Después de más de veinte años del primer vuelo de CAUSA, se celebró la unión con ARCO, siendo Presidente de ambas Compañías el Dr. Conrado H. Hughes y Director Administrador el Sr. Delfín Díaz Cibils, artífice del convenio.

En el año 1955, PLUNA había comenzado los vuelos al Aeropuerto de Buenos Aires, desde el Aeropuerto Nacional de Carrasco y viceversa, gracias a una autorización precaria del nuevo Gobierno que había sucedido al Gral. Juan D. Perón. Esto cambiaba el panorama de casi exclusividad de los vuelos comerciales entre Montevideo y Buenos Aires que cumplían CAUSA y Aerolíneas Argentinas. Para poder de alguna manera combatir esta nueva competencia en los cielos del Plata, CAUSA en octubre de 1958 inició una campaña de propaganda mas agresiva que la llevada hasta ese momento, haciendo hincapié en la comodidad que significaba partir desde el mismo centro de Montevideo, (sus oficinas en esa época, estaban en San José esquina Ibicuy y en pocos minutos los pasajeros eran trasladados al Puerto), hasta el centro de Buenos Aires, (también en pocos minutos desde su llegada a Puerto Nuevo y trasladados al Palacio del Viajero en el Centro). Incluyendo además un servicio de reserva telefónica de pasajes que funcionaba las 24 horas del día. Por último se había logrado aumentar el confort del vuelo, recondicionando los hidros Sandringham, sumando además un eficiente servicio de azafatas.

Uno de los slogans usado con más frecuencia era "vuelo de centro a centro y siempre sobre una pista", pues el vuelo se realizaba sobre el río.

A pesar de todas las providencias que se tomaban para atraer al pasajero, el hecho de que los aviones, que operaban en aeropuertos, no tenían prácticamente limitaciones de tiempo meteorológico y volaban tanto de día como de noche (cosa que a los hidros les era imposible cumplir, pues como sabemos, entre otras cosas, el espejo de agua que les sirve como pista está expuesto a los vientos y tiene movilidad; por otra parte sólo operaban en horas diurnas). Debido a todo esto es que la compañía comenzó a estudiar la posibilidad de la compra de aviones.

A fines de 1958 se logró un acuerdo con Aerolíneas Argentinas por el cual se dejó sin efectos el convenio "pool", que vinculaba a ambas empresas desde años atrás, el que comenzó a tener vigencia a partir del 31 de diciembre de 1958; la Agencia General de Ventas de CAUSA en la República Argentina fue confiada a la Compañía Austral S.A., aunque por poco tiempo, pues en



Elsa Despouey 1ª Azafata de CAUSA



Curtis C-46 CX-AZS "Rioplatense II" en Colonia 16 de Diciembre de 1961.

agosto de 1960 esta Agencia pasó a ARGENTMUNDO S.R.L. que instaló una oficina exclusiva para CAUSA en la calle Reconquista 748.

Desde 1958, como se pudo apreciar, CAUSA contaba con azafatas sirviendo en sus hidros, las señoritas: Elsa Despouey, Sara Morelli y Violeta Savio.

En setiembre de 1960, partieron para los Estados Unidos y Europa el Presidente de la Compañía Dr. Conrado Hugues y el Director Administrador Sr. Delfín Díaz Cibils con el fin de encarar la adquisición de nuevas máquinas, para ampliar y sustituir los hidros en servicio, cuando las circunstancias lo impusieran.

Los primeros aviones, las primeras líneas y nuevos tripulantes

En los primeros meses del año 1961, se incorpora a la flota de CAUSA el primer avión, un Curtiss Super C-46F-1-CU, número de fabricante 22.403, número de serie 44-78580, ex N1674M bimotor de 50 pasajeros de origen americano adquirido a la firma L. B. Smith Aircraft Co. en la suma de \$ 63.500 dólares. Este avión vino volando de los Estados Unidos al Uruguay, siendo su Comandante un aviador americano de apellido Contrell y su copiloto el Sr. Irasí De León, que ya volaba los hidros como Comandante y era a su vez ex-Comandante de DC-3 cuando integraba las tripulaciones de PLUNA. Se le otorgó la matrícula CX-AYR.

El Cte. Contrell se quedó un tiempo en Montevideo, habilitando en el Curtiss a los Ctes. De León y Nilo A. Zerpa (contratado en marzo de 1961), quienes anteriormente habían realizado en la compañía argentina Austral un cursillo de vuelo en estos grandes bimotores.

Con este avión, el 24 de mayo de 1961, la Compañía comenzó los vuelos entre Carrasco y Aeroparque; ese día hubo un solo vuelo de inauguración de la línea, con periodistas e invitados. El Comandante fue el experimentado aviador Sargento 1° (R) don Nilo A. Zerpa, ex Comandante de los DC-3 de PLUNA, hasta 1987 en actividad como piloto profesional de la aviación general; se había recibido como aviador en la Aeronáutica Militar el 17 de diciembre de 1936 con el Brevet N° 44. El copiloto fue Irasí De León. A partir del día siguiente se efectuaron dos vuelos diarios, siendo Comandante de Vuelo Nilo Zerpa y el copiloto, Humberto Natelli (tripulante de los hidros); el otro copiloto que tenía la Compañía era el Cap. (R) Armando M. Mutter (también de los hidros).

Para suplir a De León que regresó a volar los hidros, a mediados de 1961 ingresó como Comandante el Teniente 1° (R) William Cabrera, ex Comandante de los DC-3 de PLUNA, con buena experiencia en Línea Aérea.

Mientras Cabrera hacía el curso en Curtiss, se tomó por un tiempo al Cte. de la compañía Austral de Buenos Aires, Rubén Pedro Piacenza.

Un poco más tarde se efectuó un concurso para copiloto o Primer Oficial, e ingresó Alejandro Burci, piloto profesional e instructor del Aero Club del Uruguay, hoy Cte. de PLUNA retirado.

Paralelamente al comienzo del uso de los aviones, se montó una oficina en el Aeropuerto de Carrasco la cual fue inaugurada por el Sr. Elbio Cabrera, quien permaneció en su cargo como Jefe de Tráfico y Comisario hasta el último vuelo de la Compañía en 1967.

En ese año de 1961 se recomienza la línea entre Colonia y Buenos Aires, suspendida el 11 de febrero de 1960, ahora desde el campo de aviación del Aero Club de Colonia (Aeródromo "Laguna de los Patos") al Aeroparque de Buenos Aires. Para esto se efectúa un reacondicionamiento de la pista, dotándola de ayudas de navegación, radio, balizaje, etc.; a lo que hay que sumar la aerostación levantada con el exclusivo esfuerzo de la compañía ARCO. El vuelo inaugural tuvo lugar el 4 de setiembre, realizándose con el Curtiss CX-AYR, su tripulación fue: Comandante William Cabrera, Copiloto Armando M. Mutter, Mecánico José Luis López, Azafatas Anabel Varela, Teresa Matern y Violeta Savio.

Al primer avión se le sumó poco después, el 16 de diciembre de 1961, otro semejante: el Curtiss C-46A-45-CU, número de fabricante 30393 número de serie 42-96731, ex N1633M, PP-YQC, N3964C, PP-LDT, N10428, al cual se matriculó CX-AZS; fue traído en vuelo desde los Estados Unidos en el mes de noviembre, por la tripulación formada por el Cte. Nilo A. Zerpa y el segundo Cte. Humberto Natelli. A los referidos Curtiss, se les agregó un tercero a principios de 1962, se trataba del C-46F-1-CU, número de fabricante 22531, número de serie 44-78708, ex N1668M, JY-ABY, N9900, el que fue matriculado CX-BAH; se le mantuvo estacionado en Carrasco sin volar para CAUSA, solamente fue usado por ARCO como se verá en la historia de esa compañía.

El servicio entre Colonia y Buenos Aires, que en realidad era: Carrasco-Aeroparque-Colonia-Aeroparque-Colonia-Aeroparque-Carrasco, se hizo en los tres primeros meses en "pool" con la compañía Austral, suspendiéndose en diciembre de 1961. En esa época esta compañía argentina usaba para esta línea aviones Curtiss C-46, igual que CAUSA. El vuelo inaugural a Colonia que tiene lugar el mismo 4 de setiembre se efectuó en el Curtiss C-46 LV-GEGB tripulado por: Comandante José Mario Mondet, copiloto Roberto D. Fourcade, Azafatas Nora Goodlife y Patricia Saner.

En el mes de febrero de 1962, ocurrió un hecho que hizo cambiar los planes y la organización de la compañía, el personal navegante de las líneas de aviación terrestre, efectuó una huelga, por problemas gremiales y, luego de reanudadas las actividades, fue despedido el Cte. William Cabrera, contratándose en su lugar por un tiempo al Cte. argentino Capitán de Fragata (R) Abelardo Alonso Canay, quien voló en la compañía Transcontinental y luego

en Austral; pocos días más tarde renunció el Cte. Zerpa. Estos hechos no perjudicaron mayormente la regularidad de los servicios, en virtud de la co-
operación del Cte. Canay, que además habilitó al Mayor (R) Angel Arriera, contratado poco tiempo atrás; y días más tarde al Cte. Eleazar Pedragosa (con una vasta experiencia en PLUNA) y al Coronel (R) Carlos Mercader, también con una gran experiencia como piloto de aviones de transporte (en realidad con experiencia en todo tipo de aviones, desde los cazas F-51 y F-80, hasta los bimotores C-47 y AT-11, etc. etc.) y durante toda la vida de la compañía ARCO, Jefe de Pilotos de la misma, se mantuvo en actividad por más de 56 años volando.

El fin de la línea de hidro-aviación

Ante el éxito de las líneas terrestres que partían de Carrasco y sobre todo de la falta de apoyo en el Puerto Nuevo de Buenos Aires, por haber abandonado Aerolíneas Argentinas sus hidros a una cooperativa de aeronavegantes que se formó con el personal que componían esas tripulaciones, además Aerolíneas comenzó también su línea entre Aeroparque y Carrasco con aviones, el 30 de abril de 1962 se efectuó el último vuelo de los hidros de CAUSA, con el Short Sandringham CX-ANI entre Montevideo y Buenos Aires, siendo sus Comandantes ese día, Balter Barros e Irasé De León. Este último vuelo, final de un pasado de 24 años sobre el Río de la Plata, despierta recuerdos nostálgicos para todos los que amamos la aviación y para los viejos pilotos que todavía quedan y pilotearon estos hidros, tan difíciles de comandar en el decolaje y el amerizaje, ellos con seguridad tendrán otros recuerdos mas íntimos y nostálgicos de ese pasado glorioso e inolvidable de la aviación comercial rioplatense.

De esta manera la compañía quedó reducida a las líneas a Buenos Aires y Colonia con los aviones Curtiss, aparatos con graves problemas de mantenimiento por falta de repuestos y partes, que se fue acrecentando con el tiempo; la empresa se vio resentida por estos problemas, repercutiendo en la venta de pasajes ante la falta de regularidad, manteniéndose no obstante el servicio con ímprobos esfuerzos por parte de las tripulaciones terrestres.

En noviembre de 1962 se realizan dos viajes con carga desde Carrasco hasta Asunción, vuelos que ayudan un poco a paliar el déficit que fue dejando el mantenimiento de la línea.

CAUSA se separa de ARCO

El 5 de noviembre de 1962 el Directorio de CAUSA y ARCO presidido por el Dr. Conrado H. Hughes vende a un grupo de hombres de negocios encabezado por el Sr. Raúl Méndez Zubía y los Sres. José Luis Rossi Laures,



Abril de 1964 Primer Oficial Javier Gasperi, Comandante Alfredo Sosa Villazón e Ingeniero de Vuelo Juan Carlos Juárez.



Constellation CX-BBN en Carrasco 1965

Dr. Angel Mario Scelza, Benicio Olivera Zubía y Juan José de Amézaga, la tenencia de las acciones de CAUSA, que comprendían sus líneas aéreas y la base de Carrasco; los aviones Curtiss pasaron a ser propiedad de ARCO.

Para poder cumplir las líneas establecidas entre Carrasco y Aeroparque y hasta que no se adquirieran nuevas máquinas, el Directorio de CAUSA contrató con ARCO el uso de sus Curtiss Super C-46 hasta el año 1963.

Por esa época CAUSA entró en tratativas con la compañía holandesa K.L.M., por la compra de dos aviones cuádrimotORES Lockheed L-749A "Constellation" con motores Wright de 2500 HP cada uno y el entrenamiento de sus tripulaciones. Estas totalmente nuevas con relación a las antiguas, tanto de las líneas de hidro aviación como terrestres, estaban formadas por los siguientes pilotos, ingenieros de vuelo, mecánicos y azafatas que fueron a efectuar los cursos correspondientes en la Compañía K.L.M. en Holanda: Cte. Miguel A. Gilardoni, ex Cte. de los Vickers de PLUNA; Artemio García, experimentadísimo piloto argentino; Carlos De Tomaso experimentado piloto argentino y por último también hizo el curso de Cte. el Cap. (Av.) (R) Alfredo Sosa Villazán quien en los años posteriores de la Compañía fuera Jefe de Operaciones y Jefe de Pilotos, extraordinaria e inolvidable personalidad, con un profesionalismo único, admirado por todos los que tuvimos la suerte de conocerlo y tenerlo como camarada, tanto en la vida militar, como en el ambiente civil, lamentablemente desaparecido el 20 de julio de 1972 en un cruce de la Cordillera entre Montevideo y Santiago, con un avión Canadair matrícula LV-JYR de la Compañía Aerotransportes Entre Ríos de la cual era uno de sus principales comandantes.

Como ingenieros de vuelo hicieron su curso tres mecánicos argentinos, los Sres. Edgardo Luzzi, Enrique Tomassini y Edmundo Miño; fueron como mecánicos: Balter Barros (ex Comandante), Andrés Barreto y René Royon; y como azafata: Anabel Varela.

Los Constellations

Luego de haber aprobado sus respectivos cursos en la Escuela de Vuelo de K.L.M. en Holanda, el 24 de diciembre de 1962, partieron hacia Montevideo las nuevas tripulaciones de CAUSA, al mando de los dos aviones adquiridos.

Estos dos L-749A-79-33 fueron matriculados CX-BBM y CX-BBN, sus respectivos números de fabricante eran 2661 y 2641 y sus antiguas matrículas holandesas PH-LDG y PH-LDE; el costo total de la operación de compra de estos aparatos, un lote de repuestos y un "speed-pack" (dispositivo para llevar carga que se adosaba a la barriga del avión, usado por primera vez con una carga de cubiertas de automóvil de la fábrica FUNSA) fue de US\$ 230.000 dólares.

Arribaron a Montevideo el 6 de enero de 1963, después de un vuelo transatlántico de 39 horas 50 minutos de duración. Los trámites de liberación aduanera se cumplieron, al igual que las autorizaciones para el comienzo de la línea, tanto en Montevideo como en Buenos Aires, y el 21 de febrero de 1963 comenzaron los vuelos entre Carrasco y Aeroparque cuatro veces al día; el primero salía a las 08:00, el segundo en la mañana, el tercero en la tarde y el cuarto regresaba mas o menos a las 21 y 45 desde Aeroparque.

La capacidad era de 61 pasajeros, a medida que fueron pasando los meses y la compañía cumplía estrictamente con su horario con toda regularidad, los vuelos fueron saliendo colmados de pasajeros afianzando de esta manera su naciente prestigio.

En Montevideo la Srta. Anabel Varela preparó siete azafatas con un cursillo, mientras se conseguían en enero y febrero todas las autorizaciones, ellas fueron: Elsa Despouey (primera azafata de la compañía), Violeta Savio, Amalia Silveira, Susana Silveira, Sylvia Romero, Graciela Collazo y Sylvia Denis.

En abril ingresó como copiloto el ex piloto de PLUNA Javier Gasperi al terminar un cursillo en el avión, poniéndose inmediatamente en funciones, mas adelante ascendió a comandante.

Hasta junio de 1963 continuó como Agente General de CAUSA en Buenos Aires ARGENTMUNDO S.R.L., a fines de ese mes la compañía se desvinculó de esta agencia, nombrando en su lugar a la firma Aero Expreso Internacional, sita en a calle Leandro Alem N° 882 esquina Tres Sargentos.

En setiembre de 1963, a siete meses del empleo del nuevo equipo aéreo, la empresa transportó 9110 pasajeros, lo que significa el 37.7 % de la cantidad total de viajeros entre las dos capitales, pasando de esta manera al primer puesto entre las cuatro compañías que daban este servicio: PLUNA, Aerolíneas Argentinas, Austral y CAUSA.

Para asegurar el servicio y dar más flexibilidad a la línea por mayor disponibilidad de aeronaves, ante el costo relativamente bajo de estos veteranos aviones, que no alcanzaban a tener 25.000 horas de uso, nuevamente se entró en tratativas con K.L.M. por otro Constellation, adquiriéndose el matriculado en Holanda PH-LDD, número de fabricante 2640, el cual se matriculó CX-BCS. Arribó a Montevideo el 16 de noviembre de 1963 con tripulación holandesa; su costo total puesto en Carrasco fue de US\$ 70.000 dólares.

A mediados de 1963 y durante el año 1964 se produjeron varios cambios en las tripulaciones aéreas. Por la mitad del año 1963 renunció el Cte. Artemio García; a principios de julio de 1963 ingresaron dos copilotos, Enrique Frois, aviador profesional fundador de la empresa de taxis aéreos COTASA, y el May. (R) Mariano Rodrigo, aviador militar y profesional; quienes comenzaron a volar a partir del 24 de julio, luego de un cursillo sobre el avión. Para suplir a los ingenieros de vuelo Edgardo Luzzi y Enrique Tomassini (este

último en realidad abandonó la empresa casi al comienzo de la línea), ingresaron los mecánicos Sres. Juan Carlos Juárez, Roberto Melo y en 1964, Cayetano Rocco y Jorge Leandro Linera, todos ellos argentinos; en julio de 1964 comenzó como copiloto Gustavo Argón, ex Cte. de PLUNA; así mismo renunciaron las azafatas señoritas. Sylvia Romero y Sylvia Denis, ingresando Susana Silva y mas adelante Diana Bado.

La línea, nuevos tripulantes y el Super Constellation

La línea Montevideo - Buenos Aires fue cumplida en 1964 debidamente con los tres aviones L-749A con que contaba la empresa, sin problemas técnicos, normalmente se mantenía un mínimo de dos aparatos en orden de vuelo, asegurando la regularidad del servicio. En ese año se realizaron además varios vuelos "charter", a Asunción del Paraguay, a Cochabamba en Bolivia (con un cuadro de fútbol, al regreso su Cte. Alfredo Sosa, se vio obligado a dejar los pasajeros pues tuvo que regresar a Montevideo en tres motores, al habérsele disparado la hélice de uno de ellos, las que eran comandadas eléctricamente) y a San Pablo en Brasil.

De la misma manera en 1965 se logró mantener el servicio en forma normal, sumándose a él dos vuelos especiales de carga licitados por el Banco de la República Oriental del Uruguay para transportar oro hacia Toronto en Canadá y Londres, Inglaterra, vuelos efectuados con total seguridad y corrección. El primero realizado a Toronto, con siete toneladas de oro amonedado para entregar al Banco de Nueva Escocia, estuvo a cargo de la tripulación conformada por el Comandante Alfredo Sosa, los Primeros oficiales Javier Gásperi y Gustavo Argón (ascendido a Cte. en octubre de 1965) y, los Ingenieros de vuelo Juan Carlos Juárez y Cayetano Rocco, fue ejecutado en el avión matriculado CX-BCS; partió de Carrasco el 22 de setiembre de madrugada y siguió la ruta: Lima-Miami-Toronto, empleando 25 horas 55 minutos hasta su destino; regresaron el 24 de setiembre, tocando Panamá y directo a Carrasco, volando 25 horas y 20 minutos. El otro también cumplido en el CX-BCS, entre el 28 de setiembre y el 10 de octubre de 1965, yendo los comandantes Miguel A. Gilardoni y Carlos De Tomaso y de copiloto Mariano Rodrigo, con los ingenieros Jorge Leandro Linera y Roberto Melo; hizo el trayecto Carrasco-Lima-Panamá-Miami-Gander-Londres-Shannon-Gander-Toronto-Miami-Panamá-Lima-Mendoza-Carrasco, volando en total 86 horas y 25 minutos.

Y también se cumplieron servicios "charter" de línea; ante la falta de aparatos propios para cumplir con los servicios internacionales a Brasil (San Pablo y Río de Janeiro) y Paraguay (Asunción), PLUNA buscó la posibilidad de arrendar un Constellation con sus tripulantes a CAUSA, para cumplir con él cinco vuelos en febrero de 1965, a un costo de \$ 385.000 pesos (alrededor de U\$S 15.400), efectuándose dichos vuelos sin inconvenientes.



Foto tomada en USA 1966. Archivo Gary Kuhn.
Super Constellation de CAUSA CX-BEM



Colocando el "Speed pack" en uno de los Constellations

Sin embargo el deterioro de los ya desgastados L-749A se fue acrecentando a medida que pasaba el tiempo y las horas de vuelo, en el primer tercio del año 1965 para mantener en vuelo los otros dos aparatos fue necesario canibalizar el CX-BBN usando sus repuestos y partes en los otros, es decir que hubo que “desvestir un santo para vestir a otro”.

En marzo de 1965 ante la renuncia del Presidente de la compañía Sr. Raúl Méndez Zubía pasó a su lugar el Sr. Benicio Olivera Zubía, acompañándolo Gustavo Mailhos como Vice Presidente, Miguel Espiga como Secretario, y los Sres. Mario Bordabehere y Osvaldo Castro como Vocales.

CAUSA financieramente estaba desde 1963 íntimamente ligada al Banco Transatlántico, cuya sede central estaba en Montevideo. Esta institución bancaria había tenido un gran auge en los últimos años y una grave crisis en los primeros meses de 1965, la que no pudo sortear con suerte, cerrando sus puertas en abril de 1965, arrastrando en su caída a muchas empresas uruguayas, salvándose CAUSA por muy poco, sin dejar de sentir las consecuencias en su economía que quedó mal herida. A raíz de esto en setiembre de 1965 el Directorio de la compañía quedó constituido de la siguiente manera: Presidente Osvaldo Castro, Vice Presidente y Director-Administrador-Delegado Contador Lorenzo Eduardo Casabó, Secretario Escribano Roberto Montenegro, Pro-Secretario Carlos M. Sandro y Vocal Arcadio Castro.

A mediados de 1965 hubo varios cambios en el personal navegante al renunciar los Ctes. Miguel A. Gilardoni y Javier Gasperi, así como el Primer Oficial Enrique Frois; los ingenieros de vuelo Juan C. Juárez, Edmundo Miño, Cayetano Rocco y Jorge Linera; y la azafata Susana Silveira.

Por lo cual la compañía hizo un llamado para cubrir las vacantes producidas por dichas renunciaciones y para ampliar la cantidad de pilotos. A este llamado acudieron diez postulantes y fue cubierto por 4 pilotos militares: el Cap. de Fragata (R) Luis Rivero, el Mayor (R) Luis Riverós, el Cap. (R) Carlos Boretto y el Cap. (R) Edgardo Rodríguez; quedando para ingresar mas adelante el Tte. 1º (R) Juan Maruri, los cinco hicieron el curso de copiloto, teórico y práctico, volando unas cuantas decenas de horas pagas por la compañía en sus aviones. Por esa época ingresó a la Compañía como comandante y piloto instructor un viejo aviador argentino, con una gran experiencia en línea aérea, el Comandante Alejo Rodríguez, había cubierto para Aerolíneas Argentinas la línea a Europa, a los Estados Unidos, y había estado basado en Roma y en Puerto España (Isla Trinidad).

También ingresaron dos ingenieros de vuelo brasileños de la ex Compañía Panair do Brasil, los Sres. José C. Jurumenha y Fidelis Franco Bueno; y los uruguayos Cap. (Av.) (R) José Villanueva, Sgto. (R) Ribel Batista y Heber Perna Luna.

De la misma forma hubo un llamado para nuevas azafatas, entrando en la compañía las Srtas. Elena Santamarina, Gerda Grunow y Lucila Galletta.

En ciertos momentos se puso en uso el “speed pack”, con carga de Montevideo a Buenos Aires, el autor recuerda varios vuelos yendo de copiloto, en los cuales se transportaron en dicho adminículo cajones con tomates.

Con la ilusión de que se podía revertir la situación económica, que ya al inicio de 1966 se venía complicando, la compañía solicitó a la Dirección General de Aviación Civil uruguaya y brasileña la adjudicación de nuevas líneas a San Pablo y Río de Janeiro, con las miras de mas adelante llegar a los EE.UU. de América por el Atlántico. Mientras tanto a duras penas se mantenía el servicio entre Montevideo y Buenos Aires, debido al envejecimiento de los aviones y sus plantas motores.

No obstante lo complicado del panorama económico, al adjudicársele las nuevas líneas solicitadas, se comenzó en enero de 1966 los vuelos tentativos a San Pablo y Río de Janeiro con los aviones que mantenía en orden de vuelo (que eran el CX-BBM y el CX-BCS). La empresa a mediados de 1966 a fin de hacer frente al nuevo desafío que significaba mantener estos nuevos servicios, hizo efectivo el arrendamiento compra de un Lockheed “Super Constellation” L-1049H de cuatro motores Wright de 3400 HP de potencia cada uno, para 95 pasajeros. Su matrícula americana era N101R y la uruguaya provisoria, CX-BEM, su número de fabricante 4818.

Con un pequeño cursillo y once horas de instrucción en vuelo, efectuadas con un piloto norteamericano y un ingeniero de vuelo cubano, la tripulación encabezada por los Ctes. De Tomaso y Sosa, el copiloto Boretto y el ingeniero de vuelo Fidelis Franco Bueno, lo trajeron en vuelo “ferry” desde Miami a Montevideo con escala técnica en Lima, el 20 y 21 de julio de 1966 en 19 horas 50 minutos.

En mayo de 1966 después del chequeo correspondiente ascendió a Comandante Mariano Rodrigo.

En los primeros días de agosto, ya liberado por las autoridades, comenzaron con el Super Constellation los vuelos a San Pablo, los cuales se habían suspendido en marzo, luego de haberse empezado en enero con los Constellation, tratando de sustentar los tres vuelos semanales autorizados, cosa que fue prácticamente imposible por los problemas técnicos que se fueron suscitando, tanto al Super Constellation como al CX-BBM que era el único que se mantenía en vuelo.

Agonía y muerte de CAUSA

Ya por ese momento la Compañía tenía grandes problemas económicos, los cuales le costaba cada vez mas poder superarlos. Las acciones de la Compañía se vendieron y el nuevo poseedor de la mayoría y Presidente del Directorio fue Alberto Wolkopf, ex Cte. de los Junkers en la primera época y ahora representante en Buenos Aires de la Firma Aero Commander de Avia-

ción. El Cte. Wolkopf era una suerte de agente de capitales argentinos interesados en las líneas aéreas rioplatenses, que de alguna manera se habían ya introducido, desde tiempo atrás, por medio de un "Asesor General" de la compañía en la presencia del Sr. Eduardo A. Griffin.

Hubo una serie de hechos que fueron preparando el camino para la paralización de la empresa por la carencia de rubros, a pesar de haber adelantado la venta futura de pasajes en Montevideo y Buenos Aires, con el objeto de ir salvando la condición decadente de la compañía.

Finalmente la situación hizo eclosión, efectuando el último vuelo de 1966 el 22 de octubre en el Super Constellation que era el aparato que se mantenía en vuelo, dado que el CX-BBM había dejado de volar por mantenimiento el 9 de setiembre. Después del 22 de octubre se paralizó la firma, por falta del pago de haberes a los funcionarios, comenzando la Asociación de Funcionarios de CAUSA una huelga que se extendió hasta fin de año. En esas semanas al no aparecer soluciones a los problemas económicos, la Asociación tentó a formar una cooperativa para solicitar a las autoridades competentes le concedieran las líneas aéreas.

En el ínterin el Super Constellation fue llevado en "ferry", primero a Ezeiza y de allí de vuelta a los Estados Unidos por tripulantes americanos, al no haberse satisfecho las cuotas acordadas y por no contarse con créditos para salvar la situación.

Sin embargo todavía hubo una tabla de salvación arrojada por un inversor norteamericano que permitió a la compañía subsistir tres meses mas. A fin del año, increíblemente, apareció un Sr. americano de apellido Henderson que invirtió en la agónica empresa, no sabemos con que intenciones, la suma de US\$ 60.000 dólares, con los cuales se pagó algo de lo adeudado, se puso el CX-BBM en funcionamiento y se logró volar hasta que a uno de sus motores se le rajó el carter, viéndose obligado la tripulación a embanderarlo. El 27 de abril de 1967 se cumplió el último vuelo, fue como el canto del cisne.

Las esperanzas habían insuflado optimismo en todos los empleados y en algún directivo bien intencionado; se especuló en comenzar la línea a Europa con Comet IV y otras lindezas, pero todo terminó cuando se ahuyentó al Sr. Henderson, único hombre que había invertido en la empresa desde hacía tiempo.

Los problemas antedichos fueron cada vez mas graves, hasta volverse insalvables.

CAUSA dejó de volar y el 15 de mayo de 1967 el Directorio pasó una carta a todos los funcionarios, donde trataba de explicar las enormes dificultades económicas por las que pasaba la empresa, a la espera de un posible comprador que solucionara estos problemas.

Hubieron interesados de origen brasileño, que propusieron la continuación de la línea, con aviones de origen soviético, y otras proposiciones e ideas sumamente difíciles de poner en práctica.

En octubre de 1967 se cancelaron las líneas y el 31 de diciembre de 1967, la Dirección General de Aviación Civil, caducó todas las líneas de CAUSA.

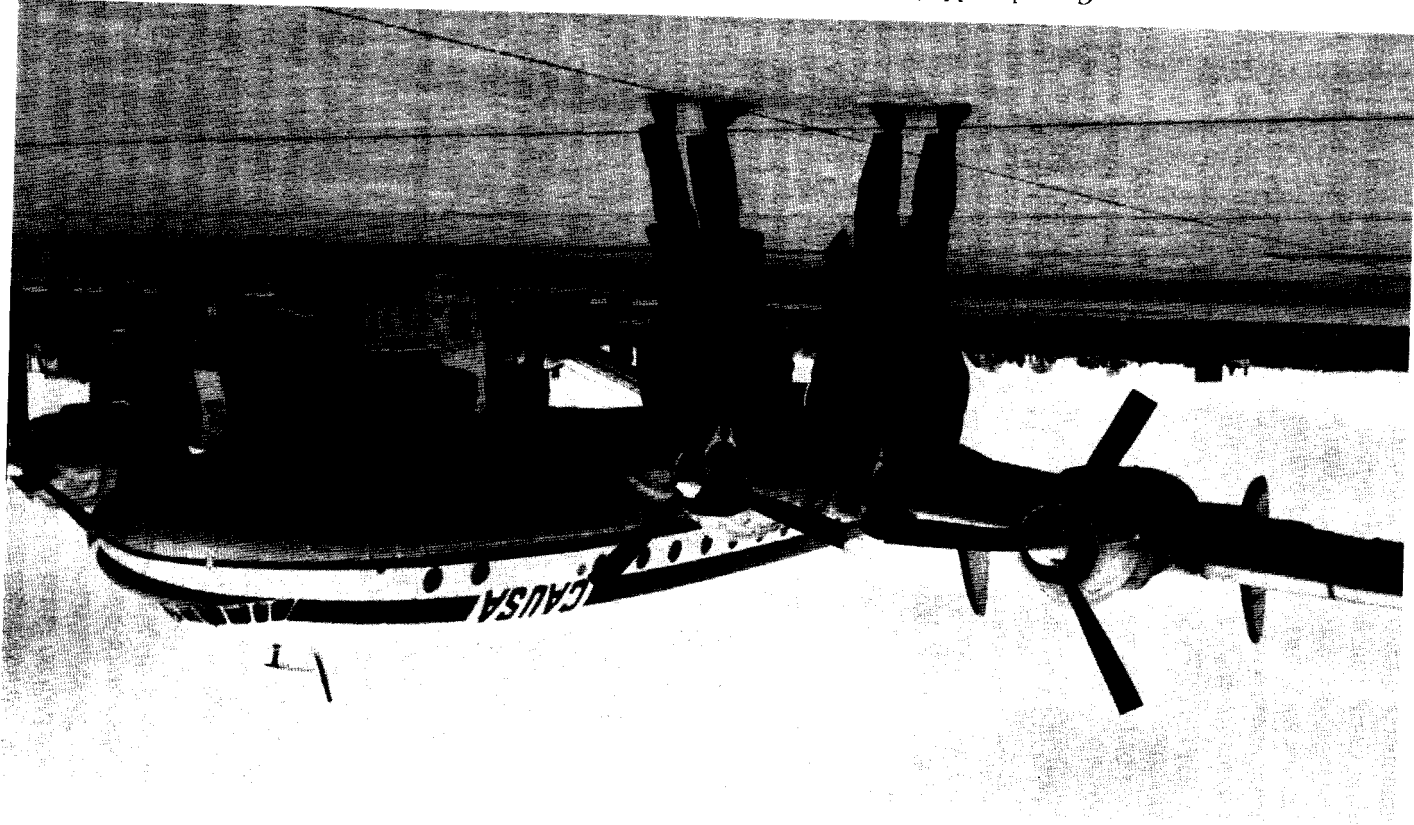
El mecánico Sr. Andrés Barreto se encargó de entregar las llaves del hangar de mantenimiento al Juzgado de la ciudad de Pando. Los aviones estacionados en Carrasco fueron perdiendo sus partes de valor por gente inescrupulosa y después desguazados.

Y de esta manera desapareció de los cielos del Río de la Plata, luego de casi 30 años de vuelos ininterrumpidos, esta línea aérea, fruto exclusivo de visionarios, como siempre fue su fundador, el extinto Brig. Gral.(Av.)(R) Don Tydeo Larre Borges.

Bibliografía y fuentes documentales de Historia de CAUSA

- "Causa, su Historia", por Tte.1º(Av.)(R) Juan Maruri. Boletín Informativo de la Fuerza Aérea Uruguaya N° 12.
- Estatutos de CAUSA.
- Archivo General de la Compañía Aeronáutica Uruguaya S.A.
- Memorias y Balances de CAUSA.
- "Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya": Primer Tomo por Tte.1º(Av.)(R) Juan Maruri.
- "La Hidroaviación en el Uruguay": Conferencia en la Liga Marítima por Juan Maruri.
- Registro Nacional de Aeronaves de la Dirección General de Aviación Civil.
- "Junkers y la Aviación Mundial" por F.A. Fischer von Poturzyn.
- "Memorias de Aeroplanos" por Alberto Márquez Vaeza.
- "Flying Boats and Seaplanes, since 1910" por Kenneth Munson.
- Entrevistas: Gral.Tydeo Larre Borges, Cte. Narciso Moreni, Sr. Raúl Montero Zorrilla, Sr. Luis A. Romero, Cte. Irasí De León, Cte. Nilo A. Zerpa, Cte. Carlos R. Mercader, Cte. Gustavo Argón, Sr. Valentín Bugari, Sr. Elbio Cabrera, Cte. Javier Gáspari.
- Diarios de Montevideo: El Día, El País, El Diario, La Mañana, El Pueblo, El Plata, El Observador.
- Revistas de Montevideo: Mundo Uruguayo, Aviación, Aeronavegación, Noticias.
- Boletines del Ministerio de Defensa Nacional, varios.
- Revista Argentina: Aerodeportes.
- "O último voo" por Fidelis Franco Bueno.
- Documentos del Cte. Carlos R. Mercader. y Lic. Cristina Montalbán.
- Libro de vuelo del Cte. Mariano Rodrigo. Documentos del Ing. de Vuelo Fidelis Franco Bueno.
- Documentos y fotos del autor.

Comandante Mariano Rodrigo e Ingeniero de Vuelo Cayetano Rocco 1965



■ EXPRESO DEL PLATA
■ SANA
■ CORPORACIÓN
SUDAMERICANA DE
SERVICIOS AÉREOS

Expreso del Plata

Introducción

El nacimiento de PLUNA en 1936 asistiendo al interior de la República y la fundación de CAUSA a fines de 1936 para dar servicio de hidroaviación internacional entre Montevideo y Buenos Aires, decidieron al Sr. Ernesto B. Scaglione a crear en 1937 una empresa de hidroaviación también internacional para el corto trecho de Colonia a Buenos Aires.

Esta no fue una idea caprichosa o un tiro al aire, el trayecto fue juzgado factible y rentable por el Sr. Scaglione y podría ser considerada como la prolongación de la línea de ómnibus que él explotaba entre Montevideo y Colonia, dos veces por día, con modernas unidades que contaban con baño para el pasajero.

En el correr del segundo trimestre de 1937 hizo la petición correspondiente ante la Dirección de Aeronáutica Civil de nuestro país, así como en la República Argentina, solicitando autorización para establecer un servicio de transporte aéreo de pasajeros, correo y carga entre las ciudades de Colonia y Buenos Aires. En esa misma demanda pidió que se le concediera cambio oficial para adquirir un hidroavión de procedencia británica De Havilland D.H.89 "Dragon Rapide" por intermedio de la firma Regusci y Voulminot de plaza, al precio de 3800 libras esterlinas (que más tarde se cambió por 32.500 dólares canadienses), todo lo que fue autorizado en forma precaria y revocable por el Poder Ejecutivo el 26 de octubre de 1937, saliendo publicado en el Boletín del Ministerio de Defensa Nacional N° 367.

Con las perspectivas favorables en la Dirección de Aeronáutica Civil, pero sin conocer bien las demoras burocráticas que se podían producir, tanto en Montevideo como en Buenos Aires, antes de obtener las autorizaciones de los Poderes Ejecutivos de ambos países y quizá mal asesorado, a fines de 1937 adquirió en Canadá en \$ 52.000.- pesos uruguayos un hidroavión De Havilland D.H.89 "Dragon Rapide", número de fabricante 6371 usado, ex CF-BFM, el cual vino pintado con los colores azul y plata; sus características eran: motores, dos de Havilland Gipsy Six de 200 HP cada uno, era biplano con dos flotadores y podía transportar ocho personas (un piloto adelante, seis pasajeros y el copiloto en el último asiento). Vino encajonado y se armó en la Base Aeronaval del Servicio Aeronáutico de la Armada, que existía en aquella época en la Isla Libertad, por parte de mecánicos de la fábrica De Havilland. Cuando estuvo pronto fue probado en vuelo por el Teniente de Fragata (R) de la Armada Argentina Alberto de Sautú Riestra, hábil piloto de hidroaviación, contratado al efecto, ya que en esa época no existían pilotos idóneos en Uruguay que se encontraran libres. Luego que estuviera pronto y probado, a pedi-

do de la recién nacida Dirección de Aeronáutica Civil, fue controlado y firmó su certificación de aeronavegabilidad el ingeniero Aeronáutico y Aviador Naval Capitán de Corbeta Julio C. Poussin.

Este hidro fue matriculado CX-ABI e inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves en enero de 1938. Se llevó en vuelo a la zona del muelle de la Barra de Santa Lucía, donde el 16 de julio de 1938, en una ceremonia religiosa, oficiada por el Arzobispo de Montevideo, Monseñor Dr. Juan Francisco Aragon, se le bautizó "Nuestra Señora del Carmen", siendo su madrina la señora esposa del Presidente de la República, doña Sara Terra de Balmorir; donde estuvieron presentes; el Director de la Aeronáutica Militar. Mayor Glauco Larre Borges, el Director de Aeronáutica Civil, José María Peña y numeroso público.

Todo esto no impidió que el aparato quedara por casi nueve meses a la intemperie, sin lograr finiquitar todas las exigencias que le pedían las Direcciones de Aeronáutica Civil de ambos países, a lo que había que sumar los trámites con las Direcciones de Aduana, las Prefecturas Marítimas, etc. Por ejemplo el 26 de mayo de 1938 se reglamentó el funcionamiento de la línea aérea entre Colonia y Buenos Aires en nuestro país, saliendo publicado en el Boletín del Ministerio de Defensa Nacional de esa fecha. Aunque la autorización en la Argentina se consiguió recién el 6 de marzo de 1939.

Comienzan los vuelos de línea

El 15 de abril de 1939, comenzaron los vuelos entre Colonia y Buenos Aires. La línea partía normalmente del Puerto de Colonia al Puerto Nuevo de Buenos Aires y viceversa. Antes que anocheciera el hidro era llevado a la cercana Laguna de los Patos en las proximidades donde hoy se encuentra el Aeropuerto de Colonia. Algunas veces cuando el viento era favorable se partía de la laguna hacia Buenos Aires. Allí existía un pequeño muelle y también en tierra un cobertizo hecho con paja quinchada con la forma de un avión, sin paredes, donde normalmente el mecánico le hacía el mantenimiento.

El piloto de la línea era el Comandante de Aeronave Walter Noack, piloto aviador militar de la aviación alemana de la 1ª Guerra Mundial oriundo de Dresde, Sajonia, donde en su Escuela de Cadetes egresó en 1914 como Teniente de Caballería del Ejército Imperial Alemán. Iniciada la Guerra, tomó parte activa en ella, no tardando en incorporarse en el mes de diciembre de 1915 a la Escuela de Pilotos de Ham, en razón de su interés entusiasta por la Aeronáutica. Luego de obtener el Brevet de Piloto Militar, pasó a ingresar la famosa escuadrilla encabezada por el May. Haak. Durante esta conflagración resultó herido cinco veces, siendo piloto entre otros aviones, de los bombarderos Gotha. Su valor fue premiado en repetidas veces por medallas y condecoraciones. Terminada la guerra, se retiró del servicio activo pasando desde

1923 a volar en las líneas alemanas, hasta que, fundada Lufthansa, integró sus cuadros de aviadores regulares, donde voló por espacio de siete años, con el advenimiento del nazismo, se vio obligado a abandonar su país, emigrando a Gran Bretaña, desde donde fue contratado por Haile Selassie I, emperador de Etiopía, para que volara su De Havilland "Dragon Rapide" como piloto personal. Luego de que Italia invadiera Etiopía y el Emperador tuviera que refugiarse en Europa, el Cte. Noack se dirigió al Río de la Plata, desde Inglaterra, donde en 1936 formó parte de las tripulaciones de la recién fundada PLUNA, hasta que empezó a volar en el "Expreso del Plata".

Este aparato que tenía 8 asientos entre pasajeros y tripulantes, solamente poseía un lugar en la cabina, donde se sentaba el Comandante. El Copiloto aunque no tenía sitio adelante, obligatoriamente tenía que formar parte de la tripulación, según las normas de la Dirección de Aeronáutica Civil para los aviones de Línea Aérea, por lo tanto, paradójicamente, iba en el último asiento. En el momento del amarre, luego del acuatizaje, prestaba ayuda muchas veces sentado a horcadas en el flotador, con los pies descalzos sumergidos en el agua, por medio de un remo que formaba parte del equipo del hidroavión. Entre los copilotos que pasaron por la empresa, en el corto lapso que esta voló, podemos recordar a Mario Apaulaza, Raúl Rodríguez Escalada, Irasí De León "Cachorro", Nilo A. Zerpa y sobretodo a Conrado Wertmig, que fue el que más tiempo actuó y hasta el último día.

A pesar de que los vuelos se iniciaron en abril de 1939 fue el 14 de julio de ese año que el Poder Ejecutivo por el Decreto N° 355 de esa fecha, hizo habilitar a la Dirección General de Aduanas un aeropuerto aduanero en la ciudad de Colonia, el cual estaba constituido por la zona de: "Muelle Viejo, Zona Franca y Laguna de los Patos", que era donde realizaba los acuatizajes y despegues la empresa. Hasta ese momento se daba el servicio aduanero en carácter transitorio.

Las oficinas en Montevideo del Expreso del Plata, estaban en la Avenida 18 de Julio 1121, donde hasta hace unos años estaba el Cambio Cevi y combinaba el viaje de avión con un ómnibus que partía y regresaba a Montevideo, dos veces por día, siendo una unidad muy moderna para la época.

Se cumplían dos vuelos diarios, el pasaje de ida y vuelta costaba \$17.00 incluyendo el del ómnibus. Las oficinas en Buenos Aires estaban en la sede de la Corporación Sudamericana de Servicios Aéreos, 25 de mayo 299 o en "Expresito", San Martín 154.

Los vuelos se efectuaban con normalidad casi siempre a pleno de pasajeros, muchas veces se tenía que rechazar clientes por haberse vendido todo el pasaje, sobre todo en verano. En algunas ocasiones hubo que arrendar los servicios de CAUSA, para poder cumplir con los pedidos de asientos. Por lo que fue necesario solicitar la autorización al Poder Ejecutivo para efectuar con la Compañía Aeronáutica Uruguaya S.A. un contrato de fletamento, el

cual se aprobó por la Resolución N° 909 del 24 de noviembre de 1939; dando la venia para que CAUSA afectara uno de sus dos hidroaviones Junkers JU 52 en forma transitoria y por el término de tres meses a la línea Colonia - Buenos Aires.

Drástico fin de la compañía

Visto que este contrato de fletamento tuvo un éxito contundente, teniendo en cuenta además que se usó en buena parte del verano 1939-40 con resultados excelentes, se solicitó otro semejante, pero por el término de seis meses, siendo autorizado por el Poder Ejecutivo mediante la Resolución N° 2125 del 5 de junio de 1940, día muy ajiago para esta pequeña empresa, pues lamentablemente el "Expreso del Plata" tuvo en esa misma fecha un fin inesperado. En el vuelo regular de la tarde a las 16:00 y minutos, el Cte. Noack, con los ocho asientos ocupados, el copiloto era Conrado Wertnig, se apostó a decolar de Sur a Norte, hacia la costa, el viento era norte de unos 40 KHP. Atacó los motores y despegó el aparato, ya casi sobre la costa a unos treinta metros de altura, notó que fallaba el motor izquierdo, rápidamente viró hacia el Oeste en procura del río para acuatizar, pero el hidro casi en pérdida de velocidad, no pudo alcanzar el agua por pocos metros, pasó sobre la vía del ferrocarril a una velocidad de unos 80 kph, rozó la arena de la playa con el flotador izquierdo, luego con el derecho, se deslizó unos veinte metros y, llevándose el alambrado demarcatorio del ferrocarril, capotó con no mucha velocidad y violencia, evidenciándose una catástrofe gracias a la pericia de su piloto. El lugar del accidente fue en la playa sita entre los muelles de ultramar y cabotaje. Pasajeros y tripulantes sufrieron contusiones y heridas muy leves, por lo que fueron dados de alta casi inmediatamente. El pasaje estaba compuesto por tres mujeres y tres hombres.

El aparato quedó en un setenta por ciento destrozado y este hecho fue terminante para la desaparición total de la línea "Expreso del Plata" luego que había cumplido hasta ese día 1.641 viajes entre Colonia y Buenos Aires, con toda regularidad y sin el más mínimo accidente en los 14 meses en que voló.

Al otro día CAUSA con uno de sus hidroaviones Junkers 52 continuó prescindiendo este servicio, entre los pasajeros llevó a cuatro de los accidentados.

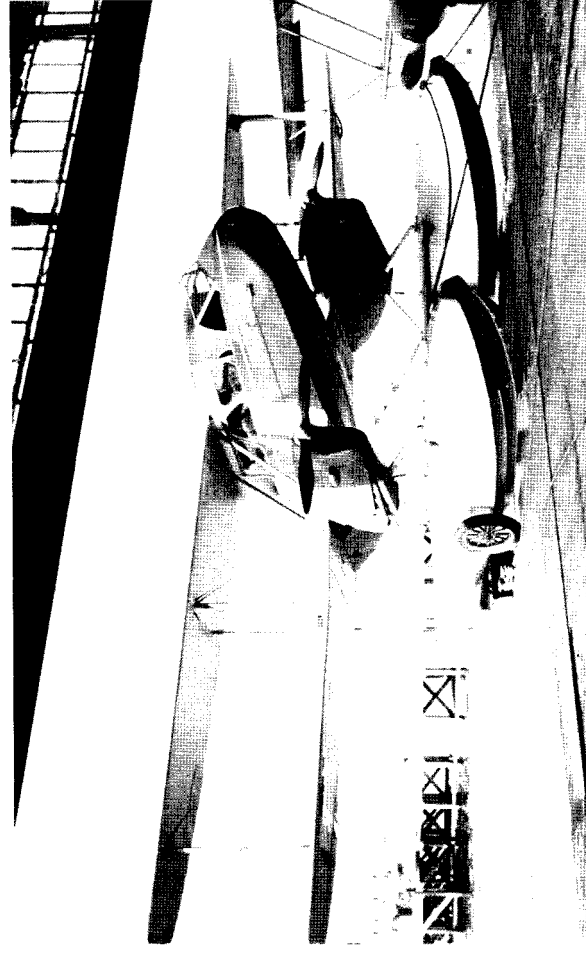
El Sr. Ernesto B. Scaglione ante este accidente que terminó con su aparato, se puso en contacto con las autoridades de CAUSA, llegando a un acuerdo económico, comunicándose al Poder Ejecutivo lo ocurrido, solicitándose para efectuar con los hidros de CAUSA solamente un viaje diario, dado su mayor capacidad, todo lo que fue autorizado por la Resolución N° 2177 del 26 de junio de 1940.

CAUSA mantuvo esta línea con hidros y luego con aviones hasta que Aerolíneas Colonia S.A. (ARCO) se hizo cargo de ella.

Para finalizar digamos que el Cte. Noack falleció en Buenos Aires el 20 de julio de 1949, donde volaba como piloto corporativo. Don Ernesto B. Scaglione, distinguido, solitario y corajudo hombre de empresa, no se acercó más a la aviación pero mantuvo en su espíritu el mejor recuerdo de aquellos lejanos días, pioneros en la aeronáutica comercial, como así le consta al autor que tuvo el placer de conocerlo y admirarlo; vivió una larga vida de más de noventa años, siempre en la Villa de la Unión.

Bibliografía y fuentes documentales de Expreso del Plata

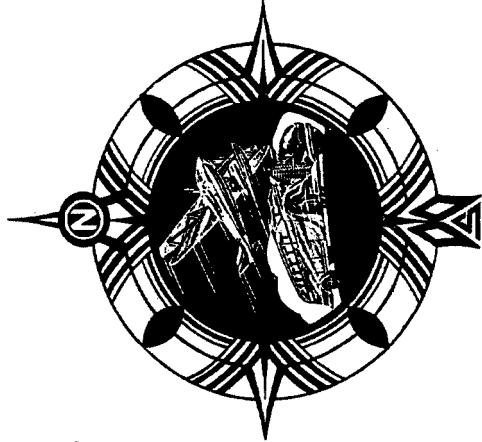
- "El Expreso del Plata en 1937" por Juan Maruri Gaceta de la Aviación N° 3.
- Boletines del Ministerio de Defensa Nacional, varios.
- Revistas uruguayas "Aviación", "Turismo en el Uruguay".
- Diarios uruguayos: La Mañana, El Día, Diario de Colonia.
- Entrevistas: Sr. Ernesto B. Scaglione, Cte Irasí de León, Cte. Nilo A. Zerpa, Cte. Raúl Rodríguez Escalada, Sr. Raúl Montero Zorrilla.
- Documentos del Sr. E.B. Scaglione.
- Fotografías del Sr. E. B. Scaglione.
- "Historia de la Aviación Naval Argentina" por el Contra Almirante Pablo E. Arguindeguy.
- Documentos y fotografías del autor.



D.H. "Dragon Rapide" CX-ABI "Nuestra Señora del Carmen", recién armado y probado en vuelo. Hangar de la Isla Libertad, julio de 1938.

EXPRESO DEL PLATA LTDA.

TRANSPORTE AEREO



AGENCIA EN

M O N T E V I D E O

10 DE JULIO, 1121
U. T. E. 86644
87644-402019

AGENCIA EN
**BUENOS
AIRES**
CORPORACION
SUDAMERICANA DE
SERVICIOS AERIOS

25 de Mayo 200
y Sarmiento
U. T. 33 JUNIO 1924

Expriater

Galeria Gómez
SAN MARTIN 154

VIAJES:
U. T. 21 DECEMBER 2002
24 DECEMBER 1984

DOS SALIDAS DIARIAS

MONTEVIDEO-BUENOS AIRES
VIA COLONIA IDA Y VUELTA \$ 17.00

Fig. "La Zafra" - Montevideo, 1940



Laguna de los Patos, enero de 1940. Walter Noack apoyado en un sostén del cobertizo que guarece al hidro del Expreso del Plata



5-VI-1940

FOTO
ERNST

Colonia, 5 de junio de 1940, drástico fin del CX-ABI y del Expreso del Plata

Sociedad Argentina de Navegación Aérea S.A. (S.A.N.A.)

Introducción

En 1939 un grupo decidido de hombres de empresa argentinos que observaron el desempeño del "Expreso del Plata" en la corta línea aérea que servía: Colonia - Buenos Aires - Colonia, pensaron con razón en la posibilidad de establecer un servicio semejante: Buenos Aires-Colonia-Buenos Aires, como contrapartida del "Expreso", luego de haber llegado a un acuerdo con la compañía de omnibuses uruguayo O.N.D.A. (Organización Nacional de Autobuses) con el fin de iniciar o terminar el viaje en Montevideo.

En agosto de 1939 se constituyó en Buenos Aires la Sociedad Argentina de Navegación Aérea S.A. (S.A.N.A.) cuyo Directorio estaba formado de la siguiente manera: Presidente, Dr. Tiburcio Padilla; Vice Presidente 1º, Dr. Miguel M. Padilla; Vice Presidente 2º, Dr. Samuel Bosch; Vocales, Sres. Manuel R. Alvarado, Moisés S. Kunin, Jaime V. Guerola y Dr. José Barrau.

Paralelamente el Directorio se puso al habla con la Pan American Airways y por su intermedio con la Panair do Brasil, subsidiaria de aquella, con el fin de adquirir a buen precio, las aeronaves Sicsorsky S-38 anfíbios y Consolidated Commodore botes voladores, que estas empresas ya habían desechado o prontamente lo harían, para con ellas servir en la ruta Buenos Aires - Colonia.

Las solicitudes para establecer la línea fueron cursadas ante los respectivos gobiernos. En Buenos Aires el Poder Ejecutivo por medio del Decreto N° 52.061 del 16 de enero de 1940, autorizó a SANA en forma precaria a poner en funcionamiento la línea; en Montevideo los trámites en manos de los abogados Doctores. Carlos Manini Ríos y Jorge Saibene (hijo) llevaron más tiempo.

Mientras tanto SANA había recibido la primera aeronave, un Sicsorsky que era el S-38B Amphibian, número de fabricante 414-9, el cual había sido registrado en los Estados Unidos por la Pan American Grace (PANAGRA) en abril de 1933 con la matrícula NC18V y bautizado "San Andrés"; en Argentina se le impuso LV-PAB. La Pan American Airways lo empleó durante largo tiempo para un servicio complementario entre Buenos Aires y Montevideo y para viajes extraordinarios entre Buenos Aires y Río de Janeiro. Hacía más de un año que estaba fuera de servicio, estacionado en Morón. Al ser adquirido para entrar nuevamente en actividad se le condujo a los talleres del Sindicato Constructor en Quilmes, donde se le sometió a una revisión. Para poder reiniciar sus operaciones como aeronave comercial, la Dirección de Aeronáutica Civil de la República Argentina exigía el certificado de aeronavegabilidad correspon-

diente, que para máquinas anfíbias lo extendía la Dirección de Aeronáutica Naval, por todo lo que, luego de la revisión, el 24 de enero de 1940 se le efectuó un vuelo que terminó en tragedia.

Se contrató como piloto para la nueva compañía al Teniente de Navío retirado Julio César Bachini, compañero en el 5º Curso de la Escuela de Aviación Naval (1928) con el Teniente de Fragata retirado Alberto de Sautú Riestra, que integraría las tripulaciones de SANA y había probado en vuelo el hidroavión del Expreso del Plata en 1938. Bachini fue el encargado de hacer el vuelo de prueba del 24 de enero, lo acompañó en calidad de mecánico el ex piloto civil Roberto Otiker y en la cabina: el Ingeniero Aeronáutico Arnaldo F. Gómez Crespo, el Calculista Juan Luis Andreoletti, el Sub Oficial Principal Aeronáutico Horacio Graña y el Sr. Alberto Salessi; el despegue de la pista de Quilmes fue costoso y el vuelo se complicó al desestabilizarse el aparato, finalmente el anfíbio no respondió a los comandos precipitándose, en pérdida de velocidad, a las aguas del Río de la Plata frente a Berazategui. Solamente se salvaron, con diversas heridas, el piloto y el mecánico, pereciendo los cuatro pasajeros dentro de la cabina.

Las aeronaves y el desarrollo del servicio

Los comienzos de la compañía, como se puede colegir después de este luctuoso accidente, no fueron auspiciosos, no obstante se siguió adelante con el emprendimiento, recibiendo las otras aeronaves adquiridas a la Panair do Brasil, dos botes voladores Consolidated Commodore.

El primero que llegó fue el número de fabricante 2 al cual se matriculó en la Argentina LV-DXA, había pertenecido en primera instancia desde 1929 a la NYRBA con la matrícula de los Estados Unidos NC658M, bautizado "Río de Janeiro", luego cuando esta empresa fue absorbida por la Pan American Airways pasó a la Panair do Brasil S.A. con el registro P-BDAA y más tarde PP-PAA. Fue traído en vuelo por el piloto Isaac Díaz Villafañe, con problemas, pues partió de Río de Janeiro el 20 de marzo de 1940 y llegó a Buenos Aires el 31 de marzo.

El segundo y último en arribar a Buenos Aires fue el número de fabricante 5, matriculado para el "ferry" LV-CXA y a partir del 13 de junio de 1940 LV-QAB, matrícula que fue cambiada el 22 de junio de 1942 por LV-AAL; igualmente había pertenecido desde 1929 a la NYRBA, registrado como NC661M y bautizado "New York"; más tarde como el anterior pasó a formar parte de la Panair do Brasil S.A. con las marcas P-BDAE y después PP-PAE, rebautizado "Santos".

La empresa también fue propietaria de dos Sicsorsky S-38B anfíbios que no fueron puestos en servicio en la ruta Buenos Aires-Colonia, se trataba del N° de fabricante 414-13 matrícula LV-DAB y el N° de fabricante 414-2 matrícula

LV-AXA. A pesar de ello como eran aparatos anfíbios, al principio se pensó que en determinadas circunstancias podían ser usados en una pista de aterrizaje que se marcó en una fracción de campo que arrendó SANA en las proximidades de Laguna de los Patos, donde se encuentra el Aeropuerto de Colonia, pista que fue reconocida por la Aeronáutica Militar, en agosto de 1940.

Recién el 8 de mayo de 1940 el Poder Ejecutivo del Uruguay por la Resolución N° 2078 autorizó con carácter precario y revocable en cualquier tiempo, para establecer y explotar un servicio aéreo de transporte entre Buenos Aires y Colonia y viceversa, a la SANA y, a su vez, en esa misma fecha autorizó la reglamentación a la concesión que le fue otorgada, todo lo que se publicó en el Boleín del Ministerio de Defensa Nacional N° 743 del 14 de mayo de 1940.

Con el objeto de tener un lugar apropiado donde atracar y amarrar los botes voladores, SANA efectuó un acuerdo con el Sindicato Córdor Ltda., por el cual este le transfirió la concesión obtenida al Ministerio de Obras Públicas de la República Argentina, referente a una superficie de terreno acordada en arrendamiento, sito en el espigón 5° del Puerto Nuevo y el dique flotante que poseía el Sindicato. Además solicitó y obtuvo un permiso para fondear un cuerpo muerto con fines de realizar maniobras de amarre con sus aeronaves.

Los servicios se iniciaron el sábado 1° de junio de 1940 con el Consolidated Commodore LV-DXA, al mando del piloto Alberto de Sautú Riestra, desde el Puerto Nuevo, Dársena D, al Puerto de Colonia y regreso a Buenos Aires.

Se efectuaban dos vuelos diarios que tenían una duración de 17 minutos, más el viaje en ómnibus de ONDA a Montevideo, en total se demoraba unas tres horas. El precio de los pasajes era de \$7.00.- pesos uruguayos de Colonia a Buenos Aires e ida y vuelta de \$13.00, la combinación con el ómnibus costaba \$9.50 ida y \$17.00 ida y vuelta. Los pasajes se vendían en E. V. E. S. de Montevideo, 18 de Julio 1294; en E. V. E. S. de Colonia, Gral. Flores 323; y en E. V. E. S. de Buenos Aires, Maipú esquina Tucumán.

Los vuelos fueron manteniendo su regularidad, con buen número de pasajeros, la cual fue asegurada con la llegada del otro Commodore LV-QAB. Aunque la situación había sufrido un cambio radical debido al azar, a los cuatro días del comienzo del servicio. El 5 de junio de ese año de 1940 se accidentó el hidroavión del Expreso del Plata, quedando inutilizado. CAUSA que en los meses de verano de 1940 le había arrendado uno de sus Junkers con el objeto que el Expreso reforzara el servicio que prestaba, adquirió la concesión argentina y uruguaya que tenía dicha empresa, al quedarse esta sin aeronaves; a partir del 6 de junio de 1940 CAUSA se hizo cargo de citado servicio, lo cual evidentemente no favoreció a SANA dado las máquinas con que contaba CAUSA, prácticamente nuevas y con una comodidad para veintiocho pasajeros, lo que hacía difícil competir con ella en esta corta línea.

El fin de la compañía

La situación se complicó a partir de 24 de diciembre de 1940, pues una tormenta desatada en ese día dañó gravemente al LV-DXA, el cual se hallaba anclado en el Puerto Nuevo de Buenos Aires; en esos días se le había asignado una nueva matrícula: LV-RAB, que no fue utilizada porque este aparato nunca se reparó, dándosele de baja del Registro Nacional de Aeronaves en octubre de 1941.

La condición económica se fue complicando con la pérdida de esta segunda aeronave, además la regularidad se vio amenazada y realmente decayó. No obstante el año 1941 fue pasando y la línea se logró mantener a pesar de la competencia con CAUSA.

A partir del 1° de diciembre de 1941 el aspecto económico sufrió un respiro al haberse hecho efectivo un convenio de "pool" con CAUSA, alejando el fantasma de la competencia sin cuartel que se venía llevando hasta ahora. El convenio se hizo por seis meses y el 1° de junio de 1942 se prorrogó automáticamente por un año más.

La venta de pasajes en 1942 disminuyó en un buen porcentaje, de cualquier manera SANA logró transportar 5274 pasajeros en los doce meses.

Las dificultades se fueron sumando y la crisis se produjo en 1943, los servicios fueron languideciendo rápidamente hasta que SANA comunicó a CAUSA que a partir del 31 de julio de 1943 no podría seguir desarrollando sus actividades y que, por lo tanto, ponía término a sus servicios, dados sus problemas financieros y técnicos; de estos últimos el que más la afectó fue el hecho de tener que parar el Commodore LV-AAL a principios de 1943, para realizarse una completa revisión, tarea que se efectuó en el taller de CAUSA, Puerto de Montevideo, por personal de esa aerolínea, fiscalizado por técnicos de SANA.

La Sociedad Anónima se disolvió en agosto liquidándose SANA. El Commodore que subsistía fue vendido más adelante a la Compañía Argentina de Aeronavegación Dodero.

De esta manera desapareció la segunda línea área que hizo el servicio Buenos Aires - Colonia.

Bibliografía de SANA

- "En Consolidated Commodore sobre el Río de la Plata: Sociedad Argentina de Navegación Aérea S.A.", por Francisco Halbritter.
- CAUSA, Memorias y Balances 1938- 1952.
- Boletines del Ministerio de Defensa Nacional, varios.
- Revista uruguaya: "Aviación", N° 1.
- Revista argentina: "Mundo Aeronáutico" N° 106.
- Diarios argentinos: La Prensa, Noticias Gráficas, El Pampero, Crítica.
- Diarios de Colonia: La Idea (Carmelo).
- "Pan Am, an airline and its aircraft" por R.E.G. Davis.
- "Breve História da Aviação Comercial Brasileira" por Aldo Pereira.
- "Historia de la Aviación Naval Argentina" por el Contra Almirante Pablo E. Arguindeguy.
- Foto colección Diego M. Lascano.
- Documentos del autor.

Sociedad Argentina de Navegación Aérea
(S. A. N. A.)

Línea COLONIA-BUENOS AIRES

Colonia		Buenos Aires Hora Argentina		Colonia	
Sale		Llega		Sale	
12 20	11 35	9 --	10 15	16 30	15 45
16 30		15 45		16 --	

H O R A R I O :
Todos los días menos Domingos

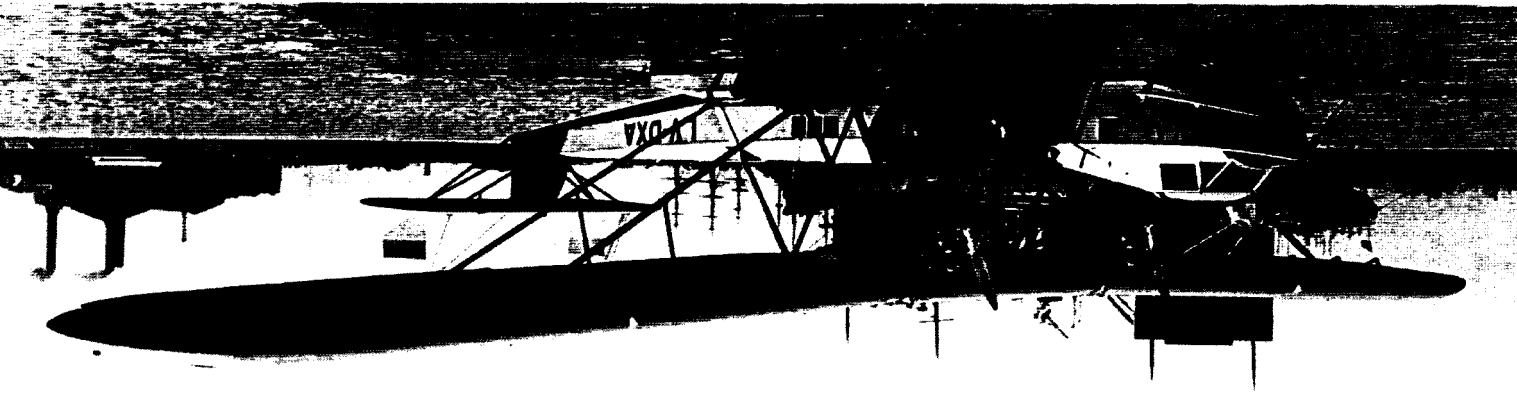
Un ligero y veloz avión de la ONPA esperará en Colonia la llegada de cada avión para transportar a Montevideo los pasajeros que lo deseen y vice-verso, empleando en total el viaje Montevideo - Buenos Aires, 3 horas.

T A R I F A S :

- Colonia - Buenos Aires..... \$ 7.00
- Ida y vuelta \$ 13.00
- En combinación con ómnibus Pullman,
desde y hasta Montevideo: Ida..... \$ 9.50
- Ida y vuelta \$ 17.00

INFORMES Y PASAJES EN:

MONTEVIDEO: EVES. 18 de Julio 1294, Teléfono 8 57 64
C O L O N I A : EVES. General Flores 323, Teléfono 15
BUENOS AIRES: EVES. Maipú esq. Tucumán, Tel. 31-1870-7801
Aeropuerto de la S.A.N.A., Puerto Nuevo Dársena O. Tel. 31-6503



Sociedad Argentina de Navegación Aérea S.A., Consolidated Commodore LV-DXA, Puerto de Buenos Aires - 1940 - Colección Diego M. Lascano

Corporación Sudamericana de Servicios Aéreos S.A.

Introducción

Antes de que se formara CAUSA en Montevideo, un grupo de hombres de negocios liderados por el Ingeniero Mauro Herlitzka y el Dr. Mario A. Pastega, con fuerte influencia de capitales y el gobierno italiano, constituyeron en Buenos Aires el 26 de octubre de 1935 una Sociedad Anónima a la que denominaron Corporación Sudamericana de Servicios Aéreos S.A. con el objeto de efectuar toda clase de negocios relativos a la aeronáutica, con mayor énfasis sobre los servicios de transporte de pasajeros, carga y correspondencia.

Los restantes miembros de dicha Sociedad eran: Amancio R. Alcorta, Ramón Castillo (h), Humberto Delorenzi, Wenceslao Escalante, Fiat Argentina S.A., J.C. Fernández, Mario Jahier, Roberto Maglughiani, Alejandro Menéndez Behety, Lorenzo Mira, Francisco Perellano, Francisco Roncoroni y Carlos Rueda.

La Sociedad Anónima fue autorizada por el Poder Ejecutivo de la Rep. Argentina para que funcionara como tal el 6 de febrero de 1936.

A partir de ese momento se aplicaron a organizar y dotar a la firma de los medios necesarios para su funcionamiento, teniendo en cuenta que sus miras estaban puestas en primer lugar, en el transporte de pasajeros entre Buenos Aires y Montevideo, que fue lo primero que trataron de conseguir y es lo que a nosotros nos interesa.

Con tal motivo hicieron las solicitudes correspondientes ante la autoridad aeronáutica argentina y paralelamente un convenio con CAUSA, el cual fue celebrado el 20 de junio de 1938 por el que se obligaron ambas sociedades a una estrecha cooperación o "pool" que redundó en beneficios para las dos empresas, pero más para la Corporación, pues CAUSA ya estaba funcionando desde el 10 de marzo de 1938 y fue la encargada en Montevideo de conseguir todos los permisos ante nuestras autoridades aeronáuticas.

En Buenos Aires por medio del Decreto N° 8.562/38 del 5 de agosto de 1938, le fue concedida la autorización correspondiente para iniciar los servicios a Montevideo.

En Montevideo el Poder Ejecutivo ante la solicitud de CAUSA para la Corporación Sudamericana de Servicios Aéreos S.A., decretó el 7 de noviembre de 1938 la autorización a esta firma para establecer un servicio de aerovigilancia comercial de transporte aéreo de pasajeros, correspondencia y carga entre Buenos Aires y Montevideo, con una frecuencia mínima bisemanal de ida y vuelta.

Los aviadores, las aeronaves y el comienzo del servicio.

La compañía aérea italiana, Ala Littoria, que tenía pensado llegar a Buenos Aires en vuelo transatlántico desde Roma y usaba los botes voladores Macchi C.94 en Italia, fue la encargada de proveer los pilotos a la Corporación, con los Comandantes Bruno Trocca y Aldo Pironi (o Pieroni), además de dos copilotos (uno de ellos Guillermo Millocard) y otros técnicos de personal navegante o terrestre. Como el Artículo 6° del Decreto respectivo de la autorización otorgada el 5 de agosto de 1938 por el Poder Ejecutivo de la Rep. Argentina a la Corporación, para establecer un servicio entre Rosario (Provincia de Santa Fé), Buenos Aires y Montevideo, obligaba a que: "El personal que ocupe la empresa ya sea a bordo o en tierra, deberá ser, salvo caso de fuerza mayor de nacionalidad argentina en una proporción del 80%, porcentaje que deberá mantenerse en cada una de las diversas funciones. La disposición precedente entrará en vigor a partir de los seis meses de la iniciación del servicio". Esta nueva empresa contrató como copilotos a los experimentados aviadores argentinos: Guillermo Hillcoat e Isaac Díaz Villafañe, los que, cuando finalizara el plazo que fijaba el Artículo 6° ascenderían a Comandantes.

El problema de la elección de las aeronaves no fue tal, pues antes de que naciera la empresa eso estaba resuelto. Tenían que ser máquinas italianas y ellas fueron tres botes voladores de la fábrica Macchi de Varese al norte de Italia. Se trataba de los Macchi C.94 monoplanos para diez y seis pasajeros, diseñados por el Ing. Mario Castoldi, con dos motores Wright "Cyclone" SGR-1820F radiales de 770 HP cada uno de potencia. Sus dimensiones eran: envergaduras 22.93 mts., largo 16.17 mts., alto 5.4 mts.; superficie alar 76 mts. cuadrados. Velocidad de crucero: mas o menos 250 k.p.h.; peso vacío 5.150 kgs., peso máximo al despegue 7.550 kgs. Al principio llevaban cuatro tripulantes: piloto, copiloto, radiotelegrafista y mecánico.

Fueron inscriptos y matriculados en el Registro Nacional de Aeronaves de la Rep. Argentina de acuerdo al siguiente orden:

N° de fabricante 94008 LV-LAB bautizado Río de la Plata y tiempo después LV-AAD
 N° de fabricante 94012 LV-MAB bautizado Río Paraná y tiempo después LV-AAE
 N° de fabricante 94010 LV-NAB bautizado Río Uruguay y tiempo después LV-AAF

En la Dársena "D" del Puerto Nuevo de Buenos Aires se instaló una espaciosa y holgada casilla de madera con el objeto de dedicarla a salón de pasajeros y despacho, así como un flotante desde donde partían y llegaban los botes voladores. Sus oficinas en Buenos Aires estaban en 25 de Mayo 299.

En Montevideo se usaban las instalaciones de CAUSA, con su aerostación y torre de control en la Dársena N°3 del puerto, hoy monumento histórico.

El servicio se inició el día lunes 6 de febrero de 1939. El Macchi C.94

LV-MAB "Río Paraná" despegó de Puerto Nuevo a las ocho en punto con tripulaciones formada por técnicos italianos, en presencia del Prefecto General Marítimo Contra Almirante Francisco Lajous, de representantes de la Aviación Civil y Militar y de directores de la Corporación. Llevaba a bordo autoridades de la Aviación Civil, periodistas, directores de la empresa, etc.

El vuelo se cumplió en cincuenta minutos como estaba previsto. En Montevideo fueron recibidos por el Director de Aeronáutica Civil de la Rep. Argentina, que se encontraba accidentalmente en nuestra capital, Ingeniero Fausto R. Newton, por el Director Delegado de CAUSA, Cnel. Tydeo Larre Borges, etc. En la tarde regresó el aparato hacia Buenos Aires con los pasajeros que vinieron en este vuelo inaugural.

Los vuelos se llevaron a cabo una vez por día en trayecto de ida y vuelta, con excepción de sábados y lunes que se efectuaban dos viajes en cada jornada.

El servicio se fue cumpliendo con regularidad y exactitud en la primera semana de comienzo de la línea. El lunes 13 de febrero en el vuelo de la mañana hacia Montevideo, todo marchó normalmente; durante el regreso cerca del medio día, cuando el Macchi C.94 LV-LAB "Río de la Plata" cruzada el río, su tripulación, que la conformaban los técnicos italianos: Comandante Bruno Trocca, Copiloto Guillermo Millocard, Telegrafista José Bianchi y Mecánico José Milazzo, comenzaron a sentir fallas en sus motores, lo que fue notado por los quince pasajeros que iban en el aparato. Al persistir las fallas el Cte. Trocca decidió acuatizar en el río, haciéndolo a unos diez y ocho kilómetros antes de la ciudad de La Plata sin problemas; al mismo tiempo el Telegrafista Bianchi solicitó auxilio, el que fue captado, enviando la empresa Gardella un remolcador, paralelamente el Submarino "Santiago del Estero" de la Armada Argentina, que se encontraba en las inmediaciones, se dirigió al lugar donde se encontraba el "Río de la Plata" y recogió los pasajeros, los que fueron pasados a la lancha "La Pataya" del Cañonero "Independencia" de la Armada Argentina, la cual los trasladó a La Plata, desde donde viajaron a Buenos Aires. El aparato alivianado y con reparaciones elementales en la circulación de aceite de los motores, siguió vuelo en la tarde a su base de Puerto Nuevo. El vuelo de la tarde que correspondía a los lunes se efectuó con el Macchi LV-MAB "Río Paraná", continuándose normalmente el servicio a Montevideo.

Pero ese no fue el único percance que tuvieron los aviones de la empresa en pleno vuelo, en esta primera época. Dos meses más tarde, en el servicio de ida a Montevideo del martes 25 de abril, uno de los Macchi que iba al mando del Cte. Aldo Pieroni, embistió en plena ruta con un ala a un pato biguá, lo que le produjo desperfectos de tal magnitud que lo obligaron a regresar a Puerto Nuevo y cambiar de aeronave.

La expansión de los servicios. Tripulaciones argentinas.

El 8 de mayo de 1939 por el Decreto N° 30.354 del Poder Ejecutivo, la Corporación fue autorizada a comenzar el 15 de mayo el servicio diario Buenos Aires- Rosario- Buenos Aires y combinar por medio del vuelo de CAUSA en la tarde, a la capital argentina con Montevideo.

Tanto este nuevo emprendimiento que encaró la compañía, como el que ya llevaba tres meses funcionando a Montevideo, se continuaron desarrollando sin mayores inconvenientes. Las dos empresas: la Corporación y CAUSA se integraban armónicamente y cubrían las rutas que servían plenamente con sus nuevas aeronaves, teniendo en los primeros tiempos siempre una en reserva.

Los problemas surgieron en la Corporación por otro lado, a sabiendas, por no ajustarse al contrato establecido en el Decreto del 5 de agosto de 1938. El domingo 6 de agosto de 1939 se habían cumplido los seis meses que fijaba el Artículo 6° de dicho Decreto, el lunes 7 por lo tanto, el vuelo que salía hacia Rosario, el que fue anulado por niebla, tendría que haber ido un piloto argentino de Comandante (era Isaac Díaz Villafañe). El martes 8 de agosto a las 07.30 el Macchi C.94 LV-MAB "Río Paraná" estaba pronto para partir y sus pasajeros listos para embarcarse hacia Rosario, la tripulación estaba formada por los pilotos: Isaac Díaz Villafañe y Aldo Pieroni (italiano), en esos momentos se suscitó un incidente al querer ejercer el mando Díaz Villafañe, a quien se le impidió. Tomó intervención la Dirección General de Aeronáutica Civil, suspendiendo los vuelos de la Corporación a partir del 9 de agosto por incumplimiento del citado Decreto.

Al otro día los directivos de la Corporación: Dr. Mario A. Pastega y el Ing. Domingo Selva presentaron a la Dirección General de Aeronáutica Civil, un memorial solicitando una prórroga para el plazo acordado a los efectos de reanudar los servicios interrumpidos. En la nota se pedía que se ampliaran los plazos, hasta el 16 de agosto para la línea a Rosario y el 21 de agosto hacia Montevideo; de la misma forma se comunicó que se había separado al personal italiano de pilotos y técnicos, poniéndolos a disposición de la empresa de donde prestaban servicios, Ala Littoria.

El problema se resolvió y las líneas a Rosario y Montevideo se reiniciaron con aviadores argentinos, luego que se calificaron los nuevos Comandantes. Por otra parte ingresaron nuevos pilotos y personal técnico navegante y de tierra, de los primeros se recuerda a: Carlos M. Regúnaga, Victorio A. Bello y Germán Sörensen, pilotos; Antonio Bocca y José González Ross, radiotelegrafista; Lázaro José Santana mecánico de vuelo, luego piloto.

Guillermo Hilcoat, pionero de la aviación civil argentina, vencedor de la ruta Buenos Aires - Lima en 1924, llegó a desempeñarse como Jefe del personal navegante y más tarde cuando se formaron, igualmente en A.L.F.A. y Aerolíneas Argentinas.

En los once meses de explotación de la línea Buenos Aires - Montevideo - Buenos Aires del año 1939 en "pool" con CAUSA, se transportaron 15.740 pasajeros en 1329 vuelos; excelente resultado en la corta historia de esta empresa.

La Segunda Guerra Mundial influyó directamente en las dos empresas asociadas en "pool": Corporación y CAUSA, al provocar un estancamiento en las transacciones comerciales de las dos capitales del Plata, con gran parte de países europeos que primeramente se involucraron en esa guerra, la cual luego se transformó en mundial. Es así que en el año 1940 hubo una disminución o pérdida de 1.545 pasajeros en relación a 1939 en 1366 vuelos. Además el panorama se fue complicando al ir subiendo de precio los combustibles y lubricantes, a lo que hubo que sumar la dificultad para conseguir repuestos para las aeronaves de las dos compañías a causa del bloqueo de Alemania e Italia por parte de la Gran Bretaña.

En ese año de 1940, el 19 de agosto, una aeronave Macchi de la Corporación tuvo un problema mecánico en el vuelo de regreso de Montevideo a Buenos Aires, que obligó a su Comandante a realizar un acuatizaje de emergencia en la Barra del Río Santa Lucía, a pocos minutos de vuelo de su salida, lo cual forzó a la Dirección de Aeronáutica Civil a solicitar una inspección técnica a la Aeronáutica Militar, la que envió al mecánico Cap (Asimilado.) José Rígoli, sin más consecuencias.

Pese a todos estos inconvenientes, en el año 1941 se logró aumentar el número de pasajeros en la línea en "pool" con CAUSA, es decir Buenos Aires - Montevideo - Buenos Aires, trasladando 15.205 personas y a su vez disminuir el número de vuelos a 1.268, dando un estupendo resultado final que, con pequeños altibajos se mantuvo en los años siguientes sin dificultades mayores, aunque el 26 de marzo de 1941 había sumado a sus líneas, el servicio bisemanal a Asunción del Paraguay.

Es recordable un percance que tuvo uno de los Macchi el 13 de noviembre de 1944, al mando del Guillermo Hillcoat y Lázaro J. Santana, con el radiotelegrafista Antonio Bocca. Habían despegado del Puerto de Montevideo normalmente a las 15:00 horas, con 16 pasajeros, correo y carga; a las 15 y 40 horas el Comandante Hillcoat se vio obligado acuatizar por fallas en los motores efectuándolo sin problemas en el kilómetro 22 del canal general del Río de la Plata. El pasaje fue trasbordado al vapor de la Sanidad Marítima Argentina "Rawson" que lo llevó a La Boca, Buenos Aires. El remolcador "Restaurador" se encargó del aparato, tirando de él hasta Puerto Nuevo.

La Corporación pasa a formar parte de A.L.F.A.

Al finalizar la Segunda Guerra Mundial en 1945, tanto la Corporación como CAUSA prácticamente habían agotado las posibilidades técnicas de sus

respectivas y disparas flotas, por lo cual era necesario renovarlas y, lo más razonables fue adquirir aeronaves iguales, con el fin de brindar al servicio en un mismo pie de igualdad.

Los directivos de la Corporación y CAUSA luego de analizar cual podría ser la aeronave más conveniente para la ruta que explotaban en "pool", se decidieron por los botes voladores Short Sunderland Mk 3 con cuatro motores Bristol Pegasus de 1050 HP que, durante la guerra habían sido usados por el Comando de Costas de la R.A.F. Por intermedio de la Embajada de Gran Bretaña en Uruguay los directivos de CAUSA pudieron contratar la adquisición de dos de estos aparatos ex de la R.A.F., casi nuevos, con pocas horas de vuelo, transformados en su misma fábrica de la Short Brothers Ltd. de Belfast, Irlanda del Norte, en aparatos de línea aérea para cuarenta pasajeros, más motores y hélices de repuestos y, el traslado en vuelo hasta el Río de la Plata, todo en \$600.000 pesos uruguayos, cantidad de la cual la Corporación se hizo cargo del cincuenta por ciento. El Sunderland que correspondió a la Corporación, número de fabricante SH.6C, arribó el 11 de abril de 1946 con la matrícula británica G-AGWX, el 7 de mayo fue inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves de la Rpca. Argentina con las marcas LV-AAS a nombre de la Corporación, se le bautizó "Río de la Plata"; este bote volador fue adquirido a A.L.F.A. por CAUSA en marzo de 1948 por la cantidad de \$550.000 pesos uruguayos, matriculándose CX-AKF, rebautizándolo "General San Martín".

De acuerdo con la política aeronáutica que se determinó en el Decreto N° 9.358 del 27 de abril de 1945 por el Poder Ejecutivo de la Rpca. Argentina, se estableció que las líneas de transporte interno, así como toda la actividad remunerada que se llevara a cabo enteramente en territorio argentino, debía realizarse, con preferencia, directamente por el Estado o por medio de empresas mixtas. A partir de la publicación de este Decreto, la vida de la Corporación estaba dependiendo de la rapidez con que se ponía en práctica, para lo cual solo faltaba reglamentarlo y complementarlo.

Un poco antes de esa época el Sr. J. Alberto Dodero de la compañía naviera, al aquilatar el éxito de CAUSA, se interesó en el transporte aéreo entre las dos capitales del Plata y, en general, en todo el transporte aéreo. Con el objeto de intensificarlo y expandirlo hizo una proposición al Directorio de CAUSA el 27 de noviembre de 1943, como así consta en la Memoria del Directorio de CAUSA para presentar a la 6a. Asamblea General Ordinaria de sus accionistas en 1943, en la cual ofreció aportar capital para esos fines, sin que se llegara a un acuerdo. No obstante continuó atraído por la explotación de líneas aéreas y en 1945 fundó la Compañía Argentina de Aeronavegación Dodero S.A., adquiriendo en Gran Bretaña y en los Estados Unidos botes voladores y aviones de pasajeros, además del Consolidated Commodore LV-AAL de S.A.N.A. Poco tiempo después se hizo del control de la Corporación al adquirir a sus inversionistas la mayoría de los acciones.

La Corporación continuó funcionando, pero el 8 de enero de 1946 por medio de un Decreto, se dispusieron las reglas que encerraban las ordenanzas para poder formar las Sociedades Mixtas de Aeronavegación, las que se ajustaron más adelante, el 26 de abril de 1946, dejando todo pronto para su establecimiento; cosa que se realizó el 8 de mayo al constituirse la Sociedad Mixta de economía privada-estatal: Aviación del Litoral Fluvial Argentino - A.L.F.A., con la firma entre otros de varios Sres. Doderó. Este acto fue refrendado el 14 de mayo por el Poder Ejecutivo de la República Argentina.

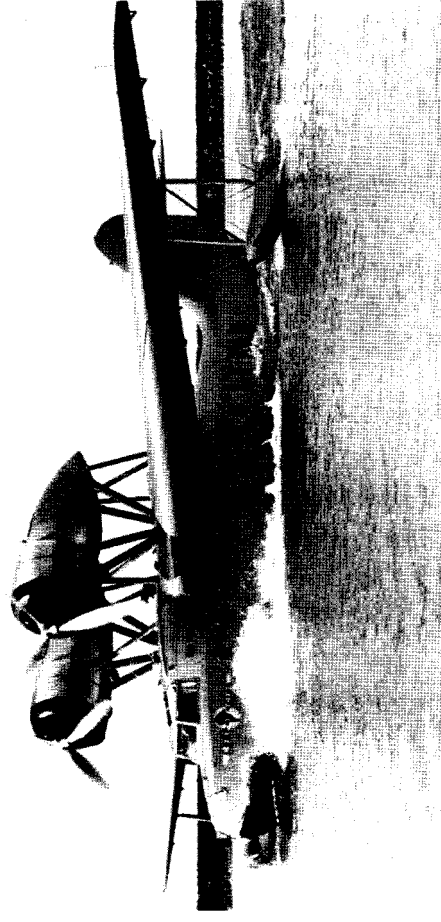
En esa fecha los servicios de la Corporación, de las líneas Aéreas del Noroeste-LANE y los Servicios Aeropostales del Estado-SADE se unieron en A.L.F.A. mientras tanto la Corporación continuó explotando los servicios a su cargo, pues A.L.F.A. recién empezó a funcionar a partir del 8 de enero de 1947, al inaugurar ese día sus vuelos.

Bibliografía de Corporación Sudamericana de Servicios Aéreos

- "Corporación Sudamericana de Servicios Aéreos S.A." por Avedis Ketchian y Víctor A. Bousquet Boletín Aeropostal N° 21.
- "Historia de CAUSA" por Juan Maruri.
- CAUSA, Memorias y Balances 1938 - 1952.
- Boletines del Ministerio de Defensa Nacional, varios.
- "Airlines of Latin America Since 1919" por R.E.G. Davies.
- "Jane's all the World's Aircraft, 1936", Compiled and edited by C.G. Grey and Leonard Bridgman.
- Revistas Argentinas: Espacio y Aeronave.
- Diario Argentino: La Nación.
- "Anuario 1938-1939" por Antonio Ma. Biedma R.
- "Anuario 1939-1940" por Antonio Ma. Biedma R.
- "Short Sunderland y Sandringham en la Argentina: 1945 - 1967" por el Dr. Marcelo W. Miranda. Aerodeportes Nos. 81 y 82.
- "Sociedad Mixta Aviación del Litoral Fluvial Argentino - ALFA" por Avedis Ketchian y Víctor A. Bousquet.
- Foto Colección Diego M. Lascano.
- Foto y documentación del Autor.



Comandante Guillermo Hillcoat
Corporación Sudamericana de Servicios Aéreos



Macchi C. 94 de la Corporación Sudamericana de Servicios Aéreos S.A., 1940

- 
- VARIG
 - ALFA
 - BSAA
-

V.A.R.I.C. en Uruguay hasta 1950

S.A. Viação Aérea Río Grandense

Introducción

Esta empresa de aviación, al igual que el Sindicato Cóndor Limitada nació teniendo como antecedente la firma Condor Syndikat, compañía establecida en Berlín, Alemania, el 5 de mayo de 1924 por el aviador e ingeniero alemán Fritz W. Hammer, con el propósito de promover en el exterior la venta de aviones comerciales de fabricación alemana.

A este antecedente hay que sumarle la vocación idealizadora, creativa y fundacional de la personalidad que signó la verdadera implantación de V.A.R.I.G. como institución aeronáutica, el Sr. Otto Ernst Meyer-Labastille, radicado en Porto Alegre, vinculado a la aviación imperial alemana de la Primera Guerra Mundial como oficial observador, quien, a mediados de 1926 comenzó a promover la creación de una compañía aérea en Brasil y Alemania (sin que en este último país tuviera éxito), hasta que finalmente lo logró, cuando el 7 de mayo de 1927 se reúne en Porto Alegre la Asamblea General de los quinientos cincuenta accionistas fundadores de la primera empresa brasileña de transportes aéreos, que eligieron al primer Directorio de la empresa: Director Gerente Otto Ernst Meyer, Director Técnico Comandante Barón Rudolf Cramer von Clausbruch, Director Delegado (de la Condor Syndikat) Ingeniero Fritz W. Hammer. Suplentes: Carlos Albrecht Junior, Comandante Barón von Buddenbrock y el Ing. Comandante Max Sauer.

El 10 de junio de 1927 fue publicado el Decreto N° 17.832 concediendo a la "Sociedad Anónima Empresa de Viação Aérea Río Grandense" a establecer el tráfico aéreo en el litoral del Estado de Santa Catalina y en el territorio de Río Grande del Sur, pudiendo extender sus líneas hasta la ciudad de Montevideo, en el caso que el Gobierno de la República Oriental del Uruguay lo permita.

Como ya apareció en el Capítulo 10 del Primer Tomo de esta obra, Montevideo guardaba un precedente aeronáutico de la Condor Syndikat en el año 1926. En ese año dos botes voladores Dornier Wal fueron enviados vía marítima desde Alemania a Montevideo, donde se armaron y probaron por técnicos alemanes en el Puerto. Con una de estas aeronaves, la denominada "Atlántico" (luego matriculada en Brasil P-BAAA, se comenzaron las operaciones de la V.A.R.I.G.), se había realizado en 1925 un vuelo de Colombia a La Habana, Cuba. El grupo de técnicos y aviadores era presidido por el Ing. Fritz W. Hammer, quien invitó a las autoridades de la Aduana a efectuar un vuelo demostrativo sobre la ciudad el 19 de noviembre de 1926, en uno de los aparatos que era comandado por el Barón von Buddenbrock y el Ing. Max Sauer.

de copiloto, subiendo el Director de Aduanas Sr. Enrique F. Areco y otros funcionarios. Las dos máquinas volaron a Buenos Aires y de allí la "Atlántico" continuó hacia el puerto de Río Grande en el sur del Brasil, donde arribó el 19 de noviembre de 1926, prosiguiendo hacia el norte en misión de propaganda, con el ex Canciller alemán Dr. Hans Luther, pasajero desde Buenos Aires.

Con el Dornier Wal "Atlántico" (cuya matrícula era alemana: D-1012) se comenzó el 3 de febrero de 1927 la denominada "Linha da Lagoa", entre Porto Alegre y al puerto de Río Grande, de acuerdo a la autorización otorgada por el "Aviso 60/G" del Ministério da Viação e Obras Públicas del Brasil, de fecha 26 de enero de 1927, a la firma alemana Condor Syndikat, con sede en Berlín, por un plazo no mayor a un año. Ese vuelo histórico, primero comercial en Brasil, que fue comandado por el Barón Rudolf Cramer von Clausbruch y el mecánico y aviador Franz Nuelle, contó con tres pasajeros; iniciándose con él las actividades de la aviación mercante en este país.

Al publicarse la autorización que le fuera concedida a VARIG el 10 de junio de 1927, la "Linha da Lagoa" pasó a ser operada por la nueva empresa. El 15 de junio, cinco días más tarde, dicha "Linha" y el bote volador "Atlántico" fueron transferidos a VARIG, este último se matriculó en Brasil el 16 de setiembre de 1927 con las marcas P-BAAA. Entre el primer vuelo y el último del 15 de junio, se efectuaron 63 viajes, transportándose 800 pasajeros.

En el mismo día del primer vuelo, 3 de febrero de 1927, Otto Ernst Meyer toma como primer auxiliar al joven Rubem Martin Berta, cuando aún no se había creado la VARIG.

Con altibajos propios de un emprendimiento comercial tan azaroso en aquellos años pioneros de la aviación, se fue consolidando la empresa con el apoyo del Gobierno del Estado del Río Grande del Sur, manteniendo en el primer período de su vida sus cortas líneas, con una dispar flota de aviones monomotores terrestres que incluían hasta 1935: dos Klemm L-25, un Morane Saulnier MS130, un Nieuport Delage 641, cuatro Junkers A50 Junior y dos F.13L; ya que el Dornier Wal "Atlántico" y un Dornier Merkur con flotadores recibidos de la Condor Syndikat, se devolvieron en 1930. Con todos estos aparatos se sostenían los vuelos postales y con los Junkers F.13L los de pasajeros.

VARIG en Uruguay

El primer contacto de la empresa con Uruguay tuvo lugar en febrero de 1935, con un vuelo "charter" que contrató el famoso circo alemán "Sarrasani", por el cual la VARIG, envió al aeródromo de la Air France en Pando, a treinta kilómetros de Montevideo (hoy Base Aérea "Gral. Artigas", sede de la Escuela Militar de Aeronáutica) al Junkers F.13L PP-VAF "Livramento" en manos del piloto Harald Stunde y el mecánico-aviador Ricardo Lau, ambos trágicamente muertos en sendos accidentes, el primero el 28 de febrero de 1942 al mando del Junkers Ju 52/3m PP-VAL "Mauá" y el segundo el 20 de junio de 1944 al mando del Lockheed 10 A/E Electra PP-VAQ.

Pero la relación comercial efectiva de VARIG con Uruguay, comenzó a germinar en 1938 al hacer coincidir la llegada del avión que hacía la línea a la localidad fronteriza de Jaguarão, con el arribo del coche motor del ferrocarril a Río Branco, del lado uruguayo, procedente de Montevideo. Los viajeros uruguayos embarcaban en la Estación Central de ferrocarriles de Montevideo y combinaban con el avión de VARIG que aterrizaba en Jaguarão, cuyo destino era Porto Alegre; a su vez los viajeros que venían en el avión descendían en Jaguarão y tomaban en Río Branco el coche motor hacia Montevideo. A partir de noviembre de 1939, VARIG también combinaba con los aviones de PLUNA que comenzaron a aterrizar en Río Branco, manteniéndose ambas coordinaciones hasta que VARIG en 1942 comenzó a llegar a Montevideo. Estos servicios eran prestados por los nuevos aviones que había adquirido la compañía: en 1937 un Messerschmitt Me 20b monomotor para 10 pasajeros, matrícula PP-VAK "Aceguá"; y en 1938 un Junkers Ju 52/3m trimotor para diez y siete pasajeros, comprado a la South African Airways, matrícula PP-VAL "Mauá" (accidentado en 1942).

La compañía desde su nacimiento estaba autorizada por el Decreto N° 17.832 del 10 de junio de 1927, a extender sus líneas a Montevideo, si ello era permitido por el gobierno uruguayo. Por lo tanto cuando a principios de 1942, se creyó necesario ampliarlas, se comenzaron a realizar los trámites pertinentes ante las autoridades uruguayas, por parte del Sr. Paulo De Paula Dentzien, representante de VARIG en el Río de la Plata; los que dieron fruto el 25 de junio de 1942, día en que se autorizó con carácter precario y revocable por medio del Decreto N° 1.638 del Poder Ejecutivo a la Sociedad Anónima VARIG, a establecer un servicio aéreo de transporte de pasajeros, correo y carga entre las ciudades de Montevideo, Uruguay y Porto Alegre, Brasil. En el mismo Decreto se aprobó la reglamentación de Aeronáutica Civil, destinada a regir las actividades de dicha empresa en el servicio que tomó a su cargo, estando obligada a realizar el descenso regular de sus aviones en el aeropuerto de Melilla (hoy Angel S. Adami), Montevideo (el aeropuerto de Carrasco estaba en construcción).

Pocos días más tarde ante otro pedido de VARIG el Poder Ejecutivo autorizó por la Resolución N° 4387 del 16 de junio de 1942, la instalación en el aeropuerto de Melilla de una estación radiotelegráfica y radiotelefónica de 100 vatios de potencia de antena y un radio faro de 100 vatios de potencia y otro de emergencia de 25 vatios de potencia. Otorgada esta autorización y ante la inminencia del arribo del vuelo inaugural, se hizo un llamado por la prensa con el fin de tomar un radiotelegrafista que se ocupara de esa tarea, recayendo la elección en el Sr. Inocencio Sánchez, primer funcionario de VARIG en Uruguay, quien con el correr de los años llegó a ser su representante general.

Comienzan los vuelos a Montevideo

Como se pudo ver anteriormente, en febrero de 1942 se accidentó el Junkers Ju 52/3m "Mauá" resultando irreparable, razón por la cual la compañía para sustituirlo adquirió en ese mismo año un avión Fiat G.2 trimotor con capacidad para dos tripulantes y seis pasajeros, matrícula PP-VAM "Jacuí"; y a comienzo de agosto un De Havilland 89A Dragon Rapide bimotor, biplano para dos tripulantes y seis pasajeros PP-VAN "Chuí", aparato con el cual se inauguraron los vuelos internacionales Porto Alegre - Montevideo.

Para ese momento de la historia de VARIG su fundador y director - gerente Otto Ernst Meyer, en vista de la situación creada por el desarrollo de la Segunda Guerra Mundial y el posible impedimento a la normal evolución de la Compañía que podía representar su presencia en ella, por la condición de su nacimiento en Alemania, lo llevó a renunciar el 24 de diciembre de 1941, en un gesto altruista y de desprendimiento. Fue sustituido por el Sr. Rubem Martín Berta.

El miércoles 5 de agosto de 1942 tuvo lugar el vuelo inaugural Porto Alegre - Montevideo, realizado en el D.H. Dragon Rapide PP-VAN "Chuí" que vino tripulado por el Comandante Karl Heinz Ruhl (aviador perfeccionado durante 1935 en la Escuela de Pilotos Comerciales de Stettin, Alemania; lamentablemente fallecido el 4 de junio de 1954 al decolar de Congonhas, San Pablo, comandando un Curtiss C-46) y como mecánico - radiotelegrafista, el piloto aviador Oscar Goerg. Los pasajeros de este histórico vuelo fueron: el Dr. Coelho de Souza, Secretario de Educación del Gobierno de Río Grande del Sur; Dr. Erico de Assis Brasil, Oficial de Gabinete del Interventor Federal; Ing. Mozart Pintos Cordeiro, representando a la Dirección de Aeronáutica Civil; el periodista Manoelito de Ornellas, representante de la Asociación Riograndense de prensa; y el Sr. Rubem Berta, Director - Gerente de VARIG.

El avión fue recibido en el aeródromo de Melilla, frente a las instalaciones del Aero Club del Uruguay, por el Embajador del Brasil, Dr. João Baptista Lusardo, el Inspector General del Ejército, General Marcelino Bergalli, el Director de Aeronáutica Civil, Sr. José María Peña, el Presidente de la Cámara de Comercio Uruguaya - Brasileña, Ing. Hugo A. Surraco, el Director - Administrador de C.A.U.S.A. (Compañía Aeronáutica Uruguaya S.A., línea aérea de hidroaviones entre Montevideo y Buenos Aires) Cnel. Tydeo Larre Borges, el Presidente de P.L.U.N.A. (Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea) Sr. Alberto Márquez Vaeza, el Presidente del Aero Club del Uruguay, Sr. Luis Alberto Castagnola y otras autoridades civiles y militares y mucho público.

En el bar del Aero Club se sirvió un "lunch", aprovechando el momento hizo uso de la palabra el Sr. Rubem Berta, quien agradeció al Embajador Lusardo sus generosos esfuerzos para la finalización de los trámites, así como a todos los presentes por la calidez con que fue acogida la delegación riograndense.

La delegación en los días que estuvo en Montevideo fue muy agasajada, tanto por autoridades oficiales como privadas. Con estas últimas, por ejemplo, se llegó a un acuerdo entre el Sr. Berta y el Director - Administrador de CAUSA, Cnel. Larre Borges, por el cual VARIG podía expedir pasajes en Brasil, con punto terminal en Buenos Aires, haciendo la combinación con los hidroaviones de esa compañía, así también como CAUSA podía extender boletos desde Buenos Aires a Porto Alegre, con cambio de aparatos en Montevideo.

De la misma manera el Sr. Berta, firmó un convenio con C.E.V.I. (Charges et Voyages Internationaux) situada en la Av. 18 de Julio 1121, por el que esta agencia de viajes en el futuro representaría a VARIG en Uruguay, cosa que hizo por unos cuantos años.

La prensa y la radiodifusión de Montevideo hicieron percibir la presencia de la delegación brasileña por notas, tomas fotográficas y entrevistas, en todos sus medios; entre ellos se recuerda un programa radial que dirigía nuestro extinto amigo Sr. Dalmiro Durán en la difusora CX-46, "Alas Uruguayas", donde recibió el 7 de agosto al Sr. Berta, al Comandante Ruhl y al Sr. Guido Frederico J. Papst que los acompañaba, quedando una fotografía como testimonio de ese momento histórico.

Mientras tanto el avión "Chuí", dado que era de tela, madera y aluminio para no dejarlo a la intemperie en el aeródromo de Melilla, ante una sugerencia del Presidente de P.L.U.N.A. Sr. Márquez Vaeza y con la autorización de la Aeronáutica Militar, fue llevado al Aeródromo Militar "Cap. Boiso Lanza" a escasos diez minutos de vuelo, donde se guardó en el Hangar N° 5 de dicha Unidad Militar, pernoctando en el futuro en ese lugar, hasta tanto no se resolviera el problema. Por el mencionado motivo y para solucionarlo, se solicitó a las autoridades a levantar en Melilla un hangar de metal y madera donde

guarrecer los aparatos de VARIG, cosa que fue prontamente autorizado por el Ministerio de Defensa Nacional, quedando pronto en el mes de octubre de 1942.

El Dragon Rapide regresó hacia Porto Alegre el sábado 8 de agosto, con escala en Pelotas como lo había hecho a la venta.

Los servicios regulares

En la semana posterior comenzaron los vuelos de línea, dos veces por semana: salía de Porto Alegre los miércoles y los sábados a las 10 y 30 horas, llegando a Montevideo a las 14.00 horas, con escala en Pelotas y optativa en Jaguarão. Teniendo el avión que pernoctar en Montevideo tres veces en la semana, razón por la cual se construyó el hangar.

Dicho hangar no solo lo utilizó VARIG (en su dintel tenía la figura alada, logotipo de la empresa, y debajo el acrónimo VARIG), cuando en 1944 se alargó la pista de césped de Melilla, comenzaron a operar en ese aeródromo aviones de más porte como los Douglas C-47 norteamericanos, tanto del Ejército como de la Armada de los Estados Unidos, por ejemplo de la NATS (Navy Air Transport Service), su embajada arrendó a VARIG el hangar, instalándose en él personal de ese servicio y un destacamento de la Armada uruguaya; además la Escuela de Aviación Naval (hoy denominada "Capitán de Corbeta Mayo Villagrán) tuvo su nacimiento durante 1944 en ese hangar, allí se armaron los tres primeros aviones que poseyó (Fairchild PT-23). Al quedar libre, cuando VARIG comenzó a llegar en enero de 1946 con Douglas DC-3, fue arrendado por el Aero Club del Uruguay, entidad que finalmente la adquirió en 1947 por \$3.500 pesos.

Poco tiempo después de instalado el hangar, la compañía construyó a unos metros a la derecha un alojamiento y estación de radiotelegrafía, donde operaba el Sr. Inocencio Sánchez.

La compañía no solo llevaba pasajeros y carga, el 12 de diciembre de 1942 el Poder Ejecutivo uruguayo autorizó a la Dirección General de Correos a contratar a VARIG, representada por C.E.V.I., el transporte de correspondencia por vía aérea entre Montevideo y Porto Alegre, con escalas fijas en Pelotas y facultativas en Yaguarón y, en tráfico mutuo con los aviones de las compañías "Cándor" (luego Cruzeiro do Sul), "Panair do Brasil" y "Pan American Airways", para países de América y Europa.

El Dragon Rapide PP-VAN "Chuí", que se vendió en 1945, no fue el único avión en ser utilizado en los primeros años por VARIG para dar el servicio a Montevideo, en esa misma época llegaron también los dos Junkers F.13L, PP-VAF "Livramento" y PP-VAG "Santa Cruz"; el Messerschmitt 206 PP-VAK "Acegüla"; el Fiat G.2 trimotor para seis pasajeros PP-VAM "Jacuí" que había sido adquirido en 1942 y se vendió en 1944; y, a partir de

1943 se usaron igualmente, los bimotores Lockheed 10A/E Electra para diez pasajeros del lote de ocho comprados en los Estados Unidos. El 26 de enero de 1946 arribó a Melilla el primer Douglas DC-3/C-47 de los cuarenta y siete que llegó a tener la empresa, abandonando desde ese momento los aviones de menor porte para servir a Montevideo.

En ese primer período en la ruta a Montevideo, se recuerda además de Karl H. Ruhl a los Comandantes: Franz Xavier Greiss, Goetz George Herzfeldt y Ricardo Lau.

En 1944 ingresó en la Agencia de Montevideo que servía a VARIG, los cambios C.E.V.I., el Sr. Enrique de Medina Rolando, quien al cabo de los años accedió al cargo de Representante General de VARIG.

A principios de 1946 con la puesta en servicio de los Douglas DC-3, la empresa comenzó a llegar a Montevideo tres veces por semana: los Lunes, Miércoles y Viernes, a las 15.40 horas, con pasajeros procedentes de Río de Janeiro, San Pablo, Curitiba, Florianópolis, Porto Alegre y Pelotas, al haber alargado sus líneas internas hasta la ciudad de Río de Janeiro. A su vez partía a las 08.00 horas de Montevideo, luego de pernoctar en Melilla y en octubre de 1946 del Aeropuerto de Carrasco al quedar habilitado, los martes, jueves y sábados, hacia Pelotas, Porto Alegre, Florianópolis, Curitiba, San Pablo y Río de Janeiro.

Como se adelantó anteriormente en octubre de 1946 VARIG comenzó a operar en el Aeropuerto Nacional de Carrasco con los nuevos aviones Douglas DC-3, aunque mantuvo por muchos años la radio en la zona de Melilla. Como en Melilla, continuó llegando a Carrasco tres veces por semana.

Su historia para este trabajo finaliza en 1950, prosiguiendo su actuación en nuestro medio, hasta 2006, año de su colapso, como una de las más importantes compañías que llegaron a Montevideo.

Bibliografía de VARIG

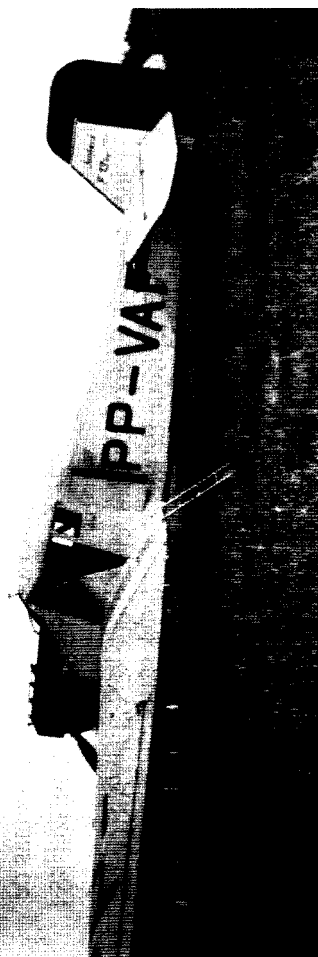
- "Breve História da Aviação Comercial Brasileira" por Aldo Pereira.
- "Una historia con alas" por Hebert Boy.
- "Airlines of Latin American, since 1919" por R.E.G. Davies.
- "História Geral da Aeronáutica Brasileira" del Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica.
- Diarios de Montevideo: El País, El Diario.
- Diario de Porto Alegre: Folha da Tarde.
- Boletines del Ministerio de Defensa Nacional, varios.
- "Aeropuerto "Angel S. Adami" Melilla, 75 años de historia 1920-1995" por Juan Maruri.
- Revistas uruguayas: "Aviación Uruguaya", "Alas en el Uruguay".
- Fotografías y documentos del autor.



*Cte. Kart Heinz Ruhl, Rubem Berta, Dalmiro Durán, Guido Frederico J. Papbst
Radio CX- 46 de Montevideo, 8 de agosto de 1942*



*Hangar de VARIG en el Aeródromo "Angel S. Adami", Melilla, delante el Piper PA-12
"Super Cruiser" CX-AGZ*



Junkers "Livramento" Aterrizado en Pando - Febrero 1935



DH. DRAGON RAPIDE "Chui" de VARIG

Sociedad Mixta Aviación del Litoral Fluvial Argentino - A.L.F.A.

Su historia relacionada con Uruguay

Como ya se expresó anteriormente en la historia de la Corporación Sudamericana de Servicios Aéreos, por medio del Decreto N° 9.458 del 27 de abril de 1945, el Gobierno argentino definió la futura política en materia de aeronavegación, estableciendo que el transporte aéreo interno o de cabotaje, debía realizarse preferentemente por el Estado o por empresas mixtas. Más adelante, complementándose este Decreto, dictó otro el 8 de enero de 1946, en el cual se determinaban las normas a seguir para implantar las Sociedades Mixtas de Aeronavegación.

Tal se pudo ver anteriormente, el conocido naviero José Alberto Dodero se comenzó a interesar en el desarrollo de las líneas aéreas desde fines de 1943, fundando en 1945 la Compañía Argentina de Aeronavegación Dodero S.A., adquiriendo para su desenvolvimiento varios aviones de transporte y cinco botes voladores de pasajeros Short Sandringham, sin que el Estado argentino le autorizara licencia para la explotación de rutas aéreas, dados los decretos reseñados más arriba. No obstante esto, logró el control de la Corporación Sudamericana de Servicios Aéreos, siendo autorizada la transferencia de sus acciones al grupo que lideraba, lo cual lo puso a tiro para ingresar así en el negocio de la aeronavegación.

En conformidad con la política aeronáutica trazada y los proyectos elaborados por la Secretaría de Aeronáutica de la República Argentina, el 8 de mayo de 1946 un grupo de personalidades vinculados a los medios aéreos, reunidos en el despacho del Secretario de Aeronáutica Brigadier Bartolomé de la Colina, establecieron las bases de una sociedad de economía mixta privada-estatal, firmando el acta constitutiva de la Sociedad Mixta Aviación del Litoral Fluvial Argentino- A.L.F.A.; el Poder Ejecutivo refrendó este acto el 14 de mayo por medio del Decreto N° 13.632, quedando de esta manera creada la nueva empresa de aeronavegación formada en base a la absorción de la Corporación Sudamericana de Servicios Aéreos S.A., Líneas Aéreas del Nordeste- L.A.N.E. y Servicios Aeropostales del Estado - S.A.D.E.

El primer directorio estuvo conformado por el Comodoro Vicente Carlos Villafañe que lo presidió, a quien acompañaban: por el Estado el Sr. Juan H. Bosio y por el capital privado los Sres. Julio M. Alvarez, Juan Cullen Crisol, Oscar del Pardo, José A. Dodero, Gustavo Figueroa, Eduardo Mayer, Rodolfo Molledo, Anibal T. Torres y el Almirante Marcos A. Zar.

Los aviadores de la Corporación pasaron a formar parte de las tripulaciones de la nueva empresa, recordándose entre ellos a Guillermo Hillcoat, Vic-

S. A. Empresa de Viacao Aérea Rio Grandense

“V A R I G”

PASAJEROS - CORREO - ENCOMIENDAS - VALORES

Línea MONTEVIDEO - PORTO ALEGRE

H O R A R I O S:

Salidas de MONTEVIDEO a PORTO ALEGRE	
Llegada:	Lunes y Jueves 11 y 30 horas
"	" " 15. - "
Salidas de PORTO ALEGRE a MONTEVIDEO	
Llegada:	Miércoles y Sábados 10 y 30 hrs.
"	" " 14. - "

T A R I F A S:

MONTEVIDEO a YAGUARON PELOTAS PORTO ALEGRE	
Ida	\$ 34.15 \$ 50.75 \$ 77.53
Ida y Vuelta	" 62.18 " 92.32 " 140.98

INFORMES Y PASAJES EN:

MONTEVIDEO: Avenida 18 de Julio 1121 - Teléfono 92591 - Dirección

Telegráfica: CEVI VARIG.

BUENOS AIRES: Agencia Salvatierra, Lavalle 633.

torio A. Bello, Andrés Bazzari, Atilio Bordoli, Miguel Alberio, José M. Giovanetti, Zenón López y otros.

A.L.F.A. inició sus servicios en los vuelos a Montevideo, que es lo que interesa en este trabajo, con seis botes voladores Short: cinco Sandringham y un Sunderland.

Los cinco Sandringham habían sido adquiridos en 1945 por la firma Compañía Argentina de Aeronavegación Doderio S.A., aparatos que fueron llegando al Río de la Plata a fines de 1945, principios de 1946 y el último en diciembre de ese año, traídos todos en vuelo por tripulaciones británicas que fueron las encargadas de dar instrucción de vuelo a pilotos argentinos. Sus números de fabricante y matrículas eran las siguientes:

Short Sandringham MK2, N° de fabricante 5H.1C matriculado LV-AAO, bautizado "Argentina"

Short Sandringham MK2, N° de fabricante 5H.2C matriculado LV-AAP, bautizado "Uruguay"

Short Sandringham MK3, N° de fabricante 5H.4C matriculado LV-AAQ, bautizado "Inglaterra"

Short Sandringham MK3, N° de fabricante 5H.3C matriculado LV-AAR, bautizado "Brasil"

Short Sandringham MK2, N° de fabricante 5H.43C matriculado LV-ACT, bautizado "Paraguay"

Sus características principales eran: botes voladores (se apoyaban en el casco), metálicos de ala alta; envergadura 34.38 m., largo 26.29m. alto 9.85m.; velocidad máxima 383 KPh.; motores, cuatro Pratt & Whitney R-1830-90 de 1.200 HP cada uno; para 45 pasajeros (28 en cubierta superior y 17 en la inferior).

El Sunderland número de fabricante 5H.6C es otra historia, como se adelantó en lo referido a la Corporación, fue adquirido por medio de C.A.U.S.A. (Compañía Aeronáutica Uruguaya S.A.) en Inglaterra a fines de 1945, junto con el también Sunderland número de fabricante 5H.5C, matriculado CX-AFA, con el fin de brindar las dos empresas servicios en un mismo pie de igualdad, dado el convenio en "pool" entre ambas. Este Sunderland Mk III arribó a Buenos Aires con tripulación británica, el 11 de abril de 1946 y fue matriculado a nombre de la Corporación Sudamericana de Servicios Aéreos S.A. el 7 de mayo de 1946, poniéndose en servicio por la misma época que el CX - AFA. Era el: Short Sunderland MK III, N° de fabricante 5H.6C matriculado LV - AAS, bautizado " Río de la Plata "

Sus características principales eran: botes voladores metálicos de ala alta, semejantes a los Sandringham; envergadura 34.38 m., largo 26.01, alto 9.85 m.; velocidad máxima 330 KPH; motores, cuatro Bristol Pegasus XVIII de 1.050 HP cada uno.

Todas estas seis aeronaves fueron transferidas a la Sociedad Mixta A.L.F.A., cinco en 1947 y una (LV - AAQ) en 1948.

Los demás aparatos de las empresas que conformaron A.L.F.A., en los servicios a Montevideo, no fueron usados, incluidos los Macchi 94 de la Corporación.

El comienzo de los servicios a Montevideo

Al igual que la Corporación, la dirección de A.L.F.A. concertó con C.A.U.S.A. una serie de acuerdos, como los que habían efectuado aquellas dos compañías privadas, manteniendo el convenio "pool" que se venía ejecutando desde el 6 de febrero de 1939. Así mismo A.L.F.A. confirió un Poder Comercial a C.A.U.S.A. con el fin de que esta la representaría ante las autoridades uruguayas.

A.L.F.A. fue facultada precariamente en Uruguay a iniciar sus servicios a Montevideo, prosiguiendo el que daba la Corporación Sudamericana de Servicios Aéreos S.A., dado el comienzo de la temporada veraniega de 1947; mientras tanto se diligenciaba el permiso formal por parte de C.A.U.S.A. ante el Gobierno uruguayo. Dicha autorización fue concedida el 7 de mayo de 1947 por medio del Decreto del Poder Ejecutivo N° 9428.

El vuelo inaugural por lo tanto, tuvo lugar cuatro meses antes, el 8 de enero de 1947. Ese día luego de una ceremonia que tuvo lugar a las 11:00 horas en las instalaciones que levantó la nueva compañía en el hidropuerto de Puerto Nuevo, Dársena F en Buenos Aires, por la cual ante autoridades civiles, militares, los embajadores de Paraguay y Uruguay e invitados, mientras se servía un vino de honor, hizo uso de la palabra el Presidente de A.L.F.A. Comodoro Villafañe, poniendo en relieve la labor desarrollada hasta el momento y los planes futuros. A continuación también se dirigieron al público los Dres.: Eugenio Martínez Thedy y Juan Stefanich, embajadores de Uruguay y Paraguay respectivamente.

Poco después se dio la orden de partida de los botes voladores Sandringham, pues salieron dos: el primero hacia Montevideo y el otro a Asunción del Paraguay.

El de Montevideo era el bautizado "Uruguay", matrícula LV-AAP, tripulado por: Comandante Victorio A Bello, Primer Oficial José M. Giovanetti, Radiotelegrafista Juan L. Morroni, Mecánico Ramón Guarino y Camarera de Abordo María Foregger. En este aparato fue la delegación más nutrida de autoridades argentinas encabezadas por el Presidente de A.L.F.A. Comodoro Villafañe; de la embajada uruguaya; periodistas; y además el Cnel. Aviador (R) Tydeo Larre Borges Director Administrador - Delegado de C.A.U.S.A.

La aeronave acuatizó cuarenta y cinco minutos después en el Hidropuerto de C.A.U.S.A., Puerto de Montevideo, donde era esperado por el Director de Aeronáutica Civil del Uruguay, Sr. José Ma. Peña, el Presidente de

C.A.U.S.A. Sr. J. Américo Beisso y numerosos funcionarios uruguayos. Pasado el mediodía se sirvió un almuerzo de bienvenida en el Parque Hotel de la Playa Ramírez, donde nuevamente habló el Comodoro Villafañe, luego el Sr. José Ma. Peña. A las 17:00 horas regresó la máquina hacia Puerto Nuevo, quedando inaugurado de esta forma los servicios a Montevideo que incluían seis vuelos diarios, excepto domingos.

El desarrollo de la línea

A.L.F.A. con seis aeronaves en vuelo mantuvo sus servicios a Montevideo, a las rutas del litoral argentino, incluido un vuelo directo sin escalas a Asunción del Paraguay, cómodamente y sin mayores problemas por todo ese año de 1947. Por lo tanto al plantear C.A.U.S.A. a la dirección de A.L.F.A. en noviembre de 1947 la recompra del Sunderland LV-AAS por necesidad imperiosa para mantener fluidamente sus servicios, dicha dirección no tuvo impedimentos en cederlo, ya que la empresa quedaba con cinco Sandrinham en orden de funcionamiento. A.L.F.A. hizo entrega a C.A.U.S.A. del aparato en marzo de 1948 (había sido transferido de la Corporación a A.L.F.A. el 22 de enero de 1947) por la suma de \$ 550.000.- pesos uruguayos (35% más de lo que había costado), matriculándose en el Registro Nacional de Aeronaves de Uruguay, CX-AKF, al que luego se bautizó "Gral. San Martín".

La ruta a Montevideo era sustentada por A.L.F.A. sin inconvenientes con toda esa flota (C.A.U.S.A. contaba ahora con dos Sunderland y dos Junkers JU 52/3m. en operación, aunque los pasajeros preferían volar en los primeros), captando buena parte de los posibles viajeros, llegando hasta un coeficiente de un setenta por ciento de ocupación. Por esa época hubo una fuerte desvalorización del peso argentino que se extendió por todo 1948, hasta septiembre de ese año, momento en que se comenzó a aplicar un tipo de cambio dirigido, lo cual no ayudó a las dos compañías que daban el servicio en el Río de la Plata en acuerdo de "pool", a pesar del movimiento que generó en los uruguayos esa diferencia del cambio; no obstante C.A.U.S.A. salió airosa dando en 1948 un ocho por ciento de dividendos, lo que no ocurrió con A.L.F.A. que tuvo un déficit de 8.700.000 pesos argentinos. Mientras CAUSA se sostenía muy austeramente con el mínimo de personal, A.L.F.A. pasaba de 644 funcionarios en 1947 a 978 en 1948 (claro está para todas sus rutas y aeronaves).

Para mayor complicación, el 29 de julio de ese mal año de 1948, se produjo un gravísimo accidente con el Sandrinham LV-AAP "Uruguay", al finalizar el corto vuelo regular N° 343 entre Rosario y Buenos Aires. La aeronave venía al mando del Comandante Víctorio A. Bello y cuatro tripulantes trayendo a diez y ocho pasajeros. En esos momentos Puerto Nuevo estaba cubierto con una espesa capa de niebla, como suele ocurrir en las mañanas de ese perio-

do del año, alrededor de las nueve acuatiizó con muy poca visibilidad, embistiendo una draga que se encontraba a unos mil quinientos metros de la costa, el aparato se hundió rápidamente, perdiendo la vida diez y seis personas, entre el Comandante, el Primer Oficial, el Radiotelegrafista y la Azafata. Este siniestro perturbó la normal prestación de los servicios, teniendo en cuenta las rutas que debía cumplir A.L.F.A., además de Buenos Aires - Montevideo, ahora con solo cuatro Sandrinham, no obstante, como era lógico de esperar, se sobrepuso a la situación.

Lo que no logró revertir fue el déficit que aumentó en 1949, a pesar de la caída del peso argentino, lo cual provocaba que los pasajeros, tanto argentinos como uruguayos, sacaron los boletos de viaje en Buenos Aires (y si salían de Montevideo tomaban solamente la ida, para comprar el regreso en Buenos Aires) por la diferencia del cambio, lo que llevó a que dicho déficit subiera hasta 11.900.000.- de pesos argentinos, mientras C.A.U.S.A. pagaba un dividendo de diez por ciento en ese mismo año.

Su fin

Como se puede colegir, al igual que lo que pasó con PLUNA, el régimen de explotación mixta estatal - privado no resultó; llevando a que el Gobierno argentino sancionara el Decreto N° 10.459 de fecha 3 de mayo de 1949 por el cual se dispuso que A.L.F.A., al igual que las otras empresas mixtas, se nacionalizaran, quedando a cargo del Ministerio de Transportes de la Nación la explotación de los servicios, asumiendo los activos y pasivos.

Los referidos servicios continuaron proporcionándose con la misma denominación hasta la creación de Aerolíneas Argentinas por el Decreto N° 26.099, del 7 de diciembre de 1950.

Bibliografía de " Historia de A.L.F.A. "

- "Sociedad Mixta Aviación del Litoral Fluvial Argentino - A.L.F.A." por Avedis Ketichian y Victor A. Bousquet. Boletín Aerpostal N° 19.
- "Short Sunderland y Sandrinham en la Argentina: 1945 - 1967" por el Dr. Marcelo W. Miranda. Revista Aerodeportes N° 81 y 82.
- "Aviación Comercial Argentina, 1945 - 1980" por Pablo Potenze.
- C.A.U.S.A. Memorias y Balances, 1938-1952.
- "Airlines of Latin America, since 1919" por R.E.G. Davies.
- "Flying Boats and Seaplanes, since 1910" por Kenneth Munson.
- Boletines del Ministro de Defensa Nacional: varios.
- Documentos del autor.

British South American Airways - B.S.A.A.

Introducción

En enero de 1944, cuando todavía no se vislumbraba el fin de la Segunda Guerra Mundial, cinco compañías inglesas de navegación marítima (Blue Star Line Ltd., Booth Steamship Co. Ltd., Lamport and Hold Line Ltd., Pacific Steam Navigation Co. y Royal Mail Lines Ltd.), con un capital de £ 10.000 fundaron una compañía de aviación, con el objeto de explotar los servicios aéreos después de finalizada la guerra, en el área específica entre Gran Bretaña y América Latina; su presidente fue el Sr. J.W. Booth y se le impuso el denominativo de British Latin American Air Lines Ltd. (BLAIR).

Durante el verano boreal de 1945, ya terminada la guerra en Europa, fue designado "chief executive" de la empresa el experimentado piloto de bombarderos pesados, Vice Mariscal del Aire Donald C.T. Bennett, quien había actuado en el Comando Aéreo de Bombardeo de la R.A.F., como Comandante de la Pathfinder Force, cuyos aviones tenían por misión adelantarse a las escuadras de bombarderos nocturnos y señalar los blancos mediante bombas incendiarias.

Poco después la BLAIR fue autorizada a explotar las rutas a Sudamérica y, asociada con la empresa estatal B.O.A.C. (British Overseas Airways Corporation) en octubre de 1945, en un avión cuádrimotor AVRO 691 Lancaster Mk 1s matrícula G-AGMG "Nicocia" de esta última, realiza un vuelo de estudio a nuestro continente al mando del Capitán C.P. Jones, quien llevaba 28 años de aviador y 16.700 horas de vuelo, partiendo del aeropuerto de Hurn el 9 de octubre. En el citado aparato viajaban quince personas entre tripulantes y miembros de la misión, presididos por el Capitán A.S. Wilcockson, a fin de investigar las rutas aéreas y convertirlas en servicios permanentes.

El avión Lancaster que se usó en este vuelo exploratorio, el cual era semejante a los que se emplearían en las líneas del Atlántico Sur, era una adaptación del bombardeo AVRO Lancaster utilizado por la R.A.F., al que se transformó en una aeronave comercial en su fábrica de origen A.V. Roe and Co. Ltd.

El vuelo de estudio arribó al Aeropuerto Nacional de Carrasco el 15 de octubre de 1945. En ese momento lo único que existía del aeropuerto eran dos pistas terminadas (N-S y E-O) sin torre de control, ni edificios finalizados, ni siquiera los de la Base Aeronáutica N° 1 que meses más tarde se emplearon como aeroestación provisoria por unos siete años. Llegaron procedentes de Río de Janeiro y el 17 de octubre partieron a Buenos Aires, continuando el vuelo el 20 de octubre a Santiago de Chile y Lima en Perú.

El periplo exploratorio realizado por América del Sur con el Lancaster, cumplió su cometido y dio la pauta para el que la nueva empresa se organizara



Short Sandringham LV-ACT "Paraguay" de ALFA

y diera comienzo a una serie de vuelos de ensayo con nuevos aviones Lancaster Mk 3s. En el ínterin la compañía cambió su nombre por el British South American Airways Ltd.

El 1° de enero de 1946 comenzó la citada serie de seis vuelos de ensayo hacia Buenos Aires, con la salida del Aeropuerto de Heathrow, Londres, del Lancaster Mk 3s G-AGWG "Star Light", bajo el mando del Vice Mariscal del Aire Donald C.T. Bennett, acompañado por la tripulación compuesta por: Primeros Oficiales D.A. Cracknell y R.C. Alabaster, telegrafistas J.A. Mac Gillivray y R.C. Chandler, mecánico T. Campbell y Azafata M.S. Gunthrie.

En este vuelo como en los sucesivos se siguió la ruta Londres - Lisboa - Bathurst, Africa Occidental (hoy Banjul, Gambia) - Natal - Río de Janeiro - Montevideo - Buenos Aires. Arribó al Aeropuerto de Carrasco, todavía sin torre de control ni edificios, el 3 de enero, empleando un tiempo de vuelo de 33 horas y, entre Río de Janeiro y Montevideo 5 horas 15 minutos, trayendo desde la entonces capital del Brasil tres pasajeros. En Carrasco el "Star Light" fue recibido por autoridades del Ministerio de Defensa Nacional, Dirección de Aeronáutica Civil, de la Aeronáutica Militar, así como de la Embajada del Reino Unido y destacadas personalidades de los círculos aeronáuticos y sociales. Durante tres días los viajeros fueron agasajados en Montevideo, partiendo el 6 de enero hacia el Aeropuerto Presidente Rivadavia, Morón, Buenos Aires.

Los siguientes vuelos de ensayo arribaron a Montevideo (Carrasco), los días 24 de enero, 9 de febrero, 15 de febrero, 28 de febrero (en el cual vino de pasajero el Sr. Harold Champion, representante de la Aviación Civil británica, quien se quedó varios días en Montevideo y Punta del Este, a fin de dejar todo arreglado para el comienzo de los servicios regulares de la B.S.A.A.) y 2 de marzo; finalizando de esta manera los seis vuelos programados. Fueron realizados con los aviones AVRO 691 Lancaster Mk 3s: G-AGWG "Star Light", G-AGWI "Star Land", G-AGWJ "Star Glow", G-AGWK "Star Trail" y G-AGWL "Star Guide"; los cuales eran aeronaves de ala media, con cuatro motores Rolls-Royce Merlin de 1635 hp cada uno, para trece pasajeros.

Ante la solicitud del Sr. James F. Booth representante en Montevideo de B.S.A.A., el 15 de marzo de 1946, mediante el Decreto N° 6.437 del Poder Ejecutivo de nuestro país, se autorizó a dicha compañía a efectuar entre Uruguay y Gran Bretaña hasta dos vuelos por semana de ida y vuelta, con carácter precario y revocable en cualquier momento, y en caso de hacerse efectiva la revocación, cualesquiera que sean las causas, no dará lugar a reclamo ni indemnización alguna por parte del Estado Uruguayo.

Comienzan los servicios regulares

El viernes 15 de marzo de 1946, comenzaron los servicios regulares bisemanales de la compañía entre Londres y Buenos Aires, con la salida de Heathrow del Lancaster G-AGWI "Star Land", haciendo la ruta: Lisboa - Bathurst - Natal - Río de Janeiro - Montevideo. Arribó a Carrasco el domingo 17 de marzo, partiendo al poco rato a Buenos Aires.

En las primeras semanas de explotación, se demoraba entre los dos puntos terminales unas 77 horas; a partir del vuelo que salió el viernes 5 de abril de 1946 de Londres en el Lancaster G-AGWJ "Star Glow", se disminuyó a 56 horas.

Es de hacer notar que esta aerolínea fue la primera en unir regularmente Europa con nuestro país después de la Segunda Guerra Mundial.

En el Aeropuerto de Carrasco la Aeronáutica Militar le cedió provisoriamente a la B.S.A.A. un gran hangar, todavía sin terminar, que formaría parte de la infraestructura de la Base Aeronáutica N° 1 cuando esta Unidad se trasladara a ese Aeropuerto, el cual fue devuelto en setiembre de 1947, en el momento en que comenzó la mudanza a ese lugar de la citada Base. Allí la B.S.A.A. montó un completo taller de mantenimiento, con un importante stock de repuestos, efectuándose reparaciones e inspecciones más o menos importantes. Los aviones de la compañía cuando pernoctaban, eran estacionados al costado del hangar. Para atender los aviones y trabajar en ellos, se tomó un pequeño grupo de mecánicos y ayudantes uruguayos, que estaban a cargo de un Sr. O'Hara. La Sección tráfico de la compañía en Montevideo estaba en la calle Solís 1533, encontrándose a su frente un Sr. Phillips.

El Vice Mariscal Bennett era un hombre ejecutivo y emprendedor, con miras más que ambiciosas para su empresa, con la cual pensaba unir los puntos más importantes de América del Sur y luego del Caribe, de acuerdo a lo que estaba autorizado por el gobierno británico. Con estas miras el lunes 22 de abril de 1946 comenzó en Londres una gira de estudio en el Lancaster G-AGWI "Star Land", acompañado por los Comandantes Jimmy Linton y Maurice Aries, quienes además de hacer la ruta normal a Buenos Aires, pasando por Montevideo, cruzaron la Cordillera de Los Andes hasta Santiago de Chile, donde llegaron el miércoles 24 de abril, continuando luego a Lima, Bogotá, Caracas, Trinidad, Natal, Bathurst, Lisboa y Londres, donde arribaron el 5 de mayo. Este largo vuelo de circunnavegación a la América del Sur, abrió primeramente el servicio semanal a Santiago de Chile, con el vuelo que partió el 27 de junio de 1946 de Londres, siempre con Lancaster.

El 30 de junio de 1946 arribó a Montevideo el primero de los aviones AVRO 683 York de la compañía, una aeronave que ofrecía mejores comodidades a los pasajeros, pues había sido diseñada como avión de transporte y no como el Lancaster que era una modificación del bombardero Lancaster. Se trataba de un aparato de ala alta con cuatro motores Rolls - Royce Merlin de

1620 hp., con menor radio de acción y techo de servicio que el Lancasterian; en esta versión de la B.S.A.A. se acomodaban veintinueve pasajeros. Este primer York era el G-AHEW "Star Leader", con el cual se comenzó un servicio adicional y más veloz a Europa, saliendo los jueves y llegando al día siguiente a Lisboa. Con los Lancasterian se efectuaban desde Buenos Aires los vuelos directos a Santiago de Chile, en cuatro horas de vuelo, usándose solamente este tipo de aparato en dicha ruta, por sus mejores condiciones para el cruce de la Cordillera de Los Andes. El "Star Leader" tuvo poco vida en la compañía, dado que tres meses más tarde, el 7 de setiembre, se accidentó en Bathurst, muriendo 24 personas en el siniestro.

El 1° de agosto de 1946, en un acto establecido por la Aviación Civil del Reino Unido, la British South American Airways Ltd., se transformó en British South American Airways Corporation, figurando como presidente de la junta ejecutiva el Sr. J.W. Booth y como "chief executive" el Vice Mariscal del Aire Donald C.T. Bennett; su flota al 1° de agosto comprendía: seis AVRO Lancasterian y cuatro AVRO York.

Luego de haber realizado un vuelo de estudio el 17 de julio de 1946 al Caribe y México (Londres- Azores-Bermudas- Nassau- Ciudad de México- Belice-Ciudad de Panamá- Kingston.-Puerto España-Azores- Londres), la B.S.A.A.C comienza el 2 de setiembre de 1946 un vuelo quincenal desde Londres a: Azores- Bermudas- Kingston- Caracas, con el Lancasterian G-AGWL "Star Guide" al mando del Capitán Gordon Store. De esta manera la compañía amplió considerablemente su radio de acción en América, apostando a tratar de llegar a los puntos más alejados, tanto de América Latina, como de su entonces imperio colonial en el Caribe. El segundo accidente ocurrido el 7 de setiembre cinco días después, con el AVRO York "Star Leader" desacomodó a la empresa, ya que había tenido otro en Bathurst el 30 de agosto con el Lancasterian G-AGWJ "Star Glow", sin daños a personas, y quizá llevó a que, a partir del 23 de setiembre, semanas más tarde, sustituyera en los vuelos hacia y desde América del Sur a Bathurst por Dakar.

No obstante el accidente con el York en Bathurst, la B.S.A.A.C. no perdió la confianza en estos aparatos y abrió con ellos un nuevo servicio semanal a Río de Janeiro a partir del 12 de octubre de 1946, con terminal en esa ex capital, vía Lisboa, Dakar y Natal.

Durante el primer año de explotación de los servicios en América de la B.S.A.A.C. se transportaron 5 641 pasajeros y se cruzó 270 veces el Atlántico; pocos uruguayos usaron de esos servicios en 1946, entre ellos se recuerda a los hermanos Manuel y José Manzanares, conocidos hombres de negocios de Montevideo, quienes partieron el 17 de agosto hacia Europa. A fines de 1946 se había aumentado la flota de la empresa con más AVRO York y además se ordenó la construcción de varios aviones AVRO Tudor 1 y 2, los cuales finalmente se transformaron en Tudor 4 como se verá más adelante.

Gravísimos accidentes

Al comienzo del año 1947 encontramos a la B.S.A.A.C. ampliando sus líneas hacia el oeste de América del Sur, con una ramificación desde Caracas para Lima y Santiago de Chile, de sus servicios al Caribe y Venezuela. La referida extensión comenzó a partir del 18 de enero; de esta manera la compañía envolvía con sus alas las costas del Atlántico y del Pacífico.

De conformidad a lo planificado por el Vice Mariscal Bennett, la B.S.A.A.C. con un ímprobo esfuerzo mantenía sus extensas líneas por el Caribe y la América del Sur, compitiendo con las compañías norteamericanas ya veteranas e impuestas al sur de los Estados Unidos y con las europeas que comenzaban a explotar los vuelos transatlánticos, la mayoría con los probadamente excelentes aviones Douglas DC-4 ó DC-6 (solo ALITALIA usó Lancasterian, al principio).

Dos hechos gravísimos cambiaron el panorama cuando siete meses después del accidente del York "Star Leader" en Bathurst se produjo otro en Dakar el 13 de abril de 1947, también con AVRO York, se trataba del G-AHEZ "Star Speed", con el cual perecieron siete personas y cinco más quedaron heridas. Pero el que impresionó más a la opinión pública del sur de nuestro continente, fue el que ocurrió el 2 de agosto de 1947 en el cruce de la cordillera de Los Andes del Lancasterian G-AGWH "Star Dust", que había partido de Morón, Buenos Aires, a media mañana y desapareció en la cordillera en horas de la tarde, llevando cinco tripulantes y seis pasajeros. Accidente que quedó sin resolver hasta el año 2000, casi 53 años más tarde, después de haberse hallado algunos restos del aparato, pues la mayor parte quedaron esparcidos y cubiertos por un glaciar que se fue desplazando a lo largo del tiempo, en un lugar semi inaccesible, en la ladera NNE del Cerro Tupungato, Provincia de Mendoza, República Argentina, a una altura entre 4.400 y 4.650 mts., sitio del impacto contra la montaña, mientras el avión volaba IMC (sin referencias visuales; por instrumentos) a una velocidad menor a la calculada por los aviadores, debido a que su vuelo fue afectado por un fenómeno conocido como "onda de montaña" (mountain wave), con un componente de viento de frente de cien nudos o más, producto de la corriente de chorro o "jet stream", lo cual los llevó a descender antes de lo previsto, según el Informe Final de la Junta de Investigación de Accidentes de la Aviación Civil, Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina, de junio de 2000.

Además digamos que la aeronave G-AGWH estaba tripulada por: el Comandante Reginald James Cook, los Primeros Oficiales Norman Hilton Cook y Donald Checklin, el Radiotelegrafista Dennis Harmer y la Azafata Iris Mooren Evans de 26 años, quien se iba a casar en Santiago de Chile, donde lo esperaba su novio, trayendo consigo la torta de casamiento desde Londres. El

vuelo identificado como AS 153, partió de Heathrow el 29 de julio de 1947 en el AVRO York G-AHED, pasó por Lisboa y finalizó a las 00:48 hs del 30 de julio en Dakar. Allí el vuelo continuó como CS59 en el AVRO York G-AHEX, saliendo a las 02:43 hs. del 31 de julio hacia Río de Janeiro, donde arribó a las 18:54 hs, con una escala en Natal; al otro día 1° de agosto, con el mismo aparato continuó hacia Montevideo, llegando a Carrasco a las 18 y 15, fin de su viaje. Aquí el pasaje pasó al Lancasterian G-AGWH "Star Dust", con el cual se llegaría a Santiago, al igual que la torta de casamiento que se transfirió del York al "Star Dust", y colocada cuidadosamente por el funcionario de la B.S.A.A.C. José R. De Mula en la cabina de pasajeros de la aeronave, según lo que contó al autor el Cap. (Res) José R. De Mula, en ese momento empleado de la compañía. El Lancasterian partió hacia Morón, Buenos Aires, a las 19 y 30 hs. aterrizando normalmente cincuenta y cinco minutos después. Al día siguiente, 2 de agosto, siguió su vuelo CS59, el que nunca finalizó. De esta manera se aprecia como era un vuelo desde Londres, en aquella ya lejana época de la aviación comercial para la B.S.A.A.C.

Todavía en ese año de 1947 sucedieron dos accidentes más con Lancasterian, sin consecuencias personales, pero con pérdidas de la aeronave, ambos en Bermudas. Se trataba de los ocurridos el 5 de setiembre con el G-AGWK "Star Trail" y el 13 de noviembre con el G-AGWG "Star Light".

El 29 de setiembre de 1947 la B.S.A.A.C. recibió el primer AVRO 688 Tudor 4 de los adquiridos a la fábrica, se trataba del matriculado G-AHNK "Star Lion" que era un avión monoplano de ala baja, con cuatro motores Rolls Royce Merlin 621 de 1.770 hp, presurizado, para 32 pasajeros. Al otro día 30 de setiembre el Vice Mariscal Bennett partió en él a una gira por Sudamérica. Arribó al Aeropuerto de Carrasco el 3 de octubre, en esa misma tarde hizo un vuelo demostrativo hasta Punta del Este, con autoridades de nuestro gobierno, continuando al día siguiente hacia Buenos Aires.

La compañía había apostado con el Tudor 4 a ganar prontamente la confianza y la preferencia de los usuarios dada la alta tecnología de su diseño, comodidades y cualidades. Comenzando a las pocas semanas, el 31 de octubre, con el "Star Lion" los vuelos Londres - Lisboa - Azores - Bermudas - Nassau - La Habana.

A pesar de los accidentes que sufrió la empresa en 1947, hubo un notorio aumento en los pasajeros transportados, sumando en total 12.640 en todas sus líneas más del doble que en el año 1946. Algo semejante pasó en 1948, pues los pasajeros aumentaron en un 38 por 100, llegando a 17.510.

Las esperanzas cifradas en el Tudor 4, como aeronave competitiva de las americanas, prontamente sufrieron un revés, al desaparecer entre el 29 y el 30 de enero de 1948 el Tudor 4 G-AHNP "Star Tiger" volando desde las Azores a Bermudas, lo cual obligó a las autoridades de la Aviación Civil a dejar en tierra todos los otros aviones gemelos por un tiempo, hasta efectuarles una completa revisión, demorando meses antes de que estuvieran en condiciones.

Cuando esto ocurrió se les puso a servir la ruta del Caribe y el oeste de América del Sur, a partir del 3 de diciembre de 1948.

Meses antes de estas novedades, a partir del 1° de abril de 1948, el Comodoro del Aire H.G. Brackley sucedió como "chief executive" de la B.S.A.A.C. al Vice Mariscal Bennett, quien de esta manera se retiró de la compañía que había organizado y formado.

El golpe de gracia a la aerolínea tuvo lugar el 17 de enero de 1949, al desaparecer el segundo AVRO Tudor 4, matrícula G-AGRE "Star Ariel", entre Bermudas y Jamaica, lo cual fue concluyente para mantener a este tipo de aeronaves en tierra, llevando la situación a que el 30 de julio de 1949 la B.S.A.A.C. fuera absorbida por la British Overseas Airways Corporation (BOAC), pasando sus líneas a dicha empresa estatal, luego que por Ley del Parlamento Imperial Británico sobre Corporaciones Aéreas, se dispuso la fusión de la B.S.A.A.C. con BOAC.

Ante la solicitud del Sr. James Esme Glenny en representación conjunta de las dos empresas el Poder Ejecutivo de nuestro país por el Decreto N° 15.255 del 28 de febrero de 1950, transfirió a la BOAC las autorizaciones concedidas a la B.S.A.A.C. anteriormente. Continuando la BOAC, luego de un paréntesis, los servicios que prestaba la B.S.A.A.C.

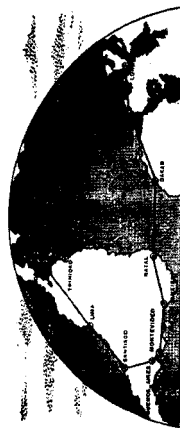
A partir del 16 de marzo de 1950 la BOAC introdujo en esta ruta los aviones denominados por la compañía "Argonaut", que no eran más que una conversión canadiense de los Douglas DC-4, presurizados, con 4 motores Rolls Royce Merlin 626 de 1760 hp., cada uno.

Bibliografía y fuentes documentales de B.S.A.A.C.

- Diarios de Montevideo: El Día, El País.
- Diarios de Bs. Aires: La Nación.
- Revistas de Aviación uruguaya: Aviación Uruguaya. Alas en el Uruguay.
- Revistas de Aviación argentina: Aeronave, enero 1947.
- Revistas de Aviación británica: Aeroplane monthly, mayo 1981.
- Boletines del Ministerio de Defensa Nacional.
- "Annals of British and Commonwealth Air Transport" por John Stroud.
- "Airlines since 1946" por Kenneth Munson.
- "Presencia Británica en la Aviación Chilena" por Alberto Fernández Donoso.
- "A History of the World's Airlines" por R.E.G. Davies.
- "British Civil Aircraft Registers 1919-1978" por John Appleton e Ian G. Cave.
- "50 Años de Líneas Aéreas Británicas en la Argentina" por Eloy Martín y Oscar Luis Rodríguez.
- "Informe Final del accidente ocurrido a la aeronave AVRO Lancasterian III G-AGWH" por gentileza de nuestro Miembro Correspondiente en la Rep. Argentina Atilio Baldini.
- Consultas con el Capitán (Res) José R. De Mula.
- Fotos del autor y del Cap. (Res) José R. De Mula.



AVRO 691 LANCASTRIAN G-AGWH "Start Dust" en Carrasco, Montevideo, Julio de 1947



BRITISH SOUTH AMERICAN AIRWAYS
 LINEA AEREA BRITANICA

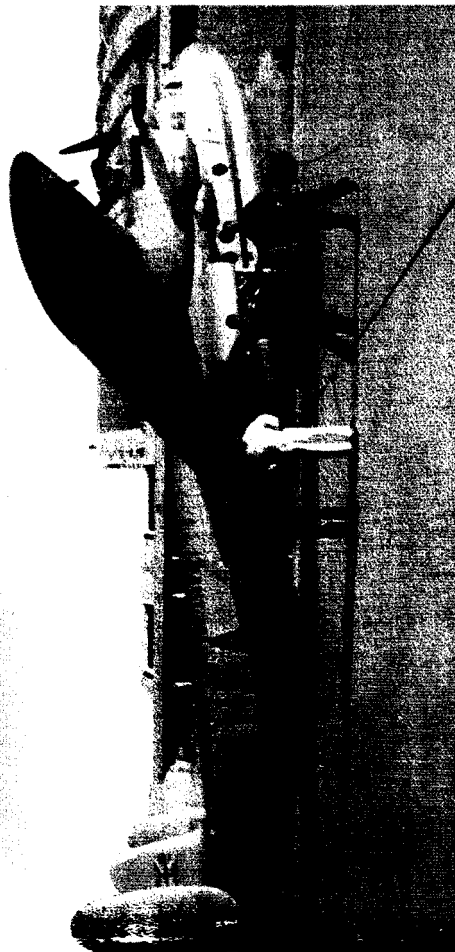
Comunica **Nuevas tarifas para todas las rutas**

DESTINO	CLASE	FAVORABLE	ORDINARIO	1.ª	2.ª	3.ª
LONDRES A BUENOS AIRES	8	16	8	8	8	8
BOGOTÁ	-	110	-	200	-	6.00
LA PAZ	-	200	-	6.00	-	6.15
MONTEVIDEO	-	702	-	1.400	-	3.20
CHACABUERTO	-	801	-	1.500	-	3.30
PARAGUAY	-	1.012	-	1.800	-	4.10
ASUNCIÓN	-	1.114	-	2.000	-	4.20
LA PLATA	-	1.216	-	2.100	-	4.30
ROSARIO	-	1.318	-	2.200	-	4.40
BAHIA BLANCA	-	1.420	-	2.300	-	4.50
LA RIOJA	-	1.522	-	2.400	-	4.60
CORDOBA	-	1.624	-	2.500	-	4.70
BUENOS AIRES	-	1.726	-	2.600	-	4.80

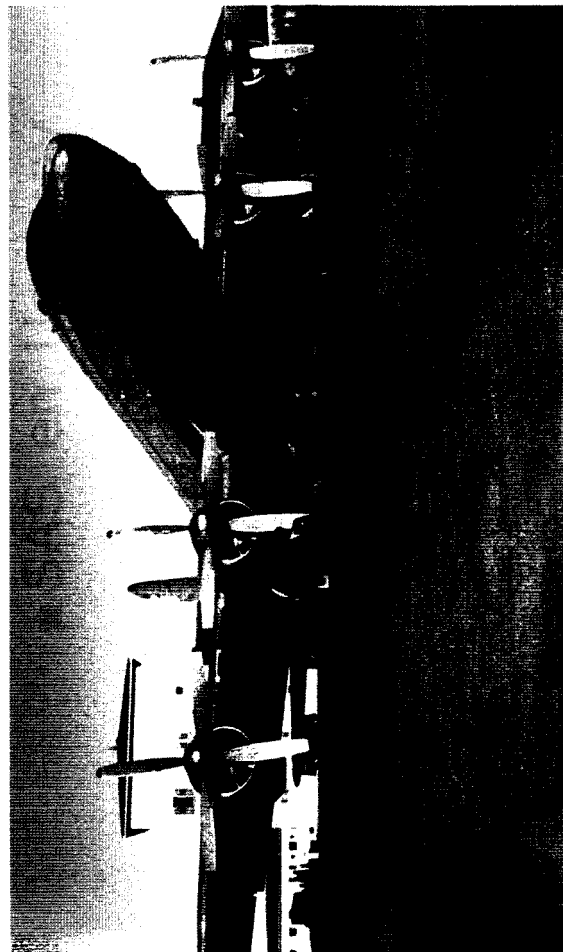
En las tarifas que quedan establecidas en la columna de la izquierda, se agregan los impuestos de salida y de llegada de primera categoría, servicios transitable de comida durante el viaje y transporte de los pasajeros y el del equipaje.
 Para sus encomiendas y correspondencia, consulte a la oficina de la línea aérea que mejor le convenga.
 Para sus encomiendas y correspondencia, consulte a la oficina de la línea aérea que mejor le convenga.

"VIA B.S.A.A."

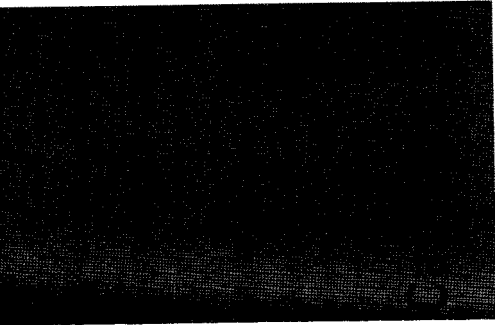
Las Mayores Distancias en el Menor Tiempo
 BUENOS AIRES - MONTEVIDEO TEL. 012.33



AVRO 685 York G-AHFA "Star Dale" en Carrasco, 30 de marzo de 1947.



AVRO 688 Tudor 4B G-AHINK "Star Lion", 3 de octubre de 1947 Carrasco.

- 
- T.A.C.I
 - KLM en Uruguay
 - IBERIA en
Uruguay
 - ALITALIA en
Uruguay
 - SAS en Uruguay

T.A.C.I. Ltda. (Transportes Aéreos de Carga Internacional Limitada)

Introducción

Esta primera compañía aérea nacional de carga, subsidiaria de Skyways International Trading and Transport Co. de Miami, Florida, Estados Unidos, cuyo presidente era el Sr. Robert J. Bergeron, fue autorizada el 12 de diciembre de 1946 por el Poder Ejecutivo, de acuerdo a la solicitud formulada por el Dr. Álvaro A. Pacheco, quien representaba a T.A.C.I., a establecer una línea aérea para transporte de carga en el recorrido Montevideo - San Pablo - Río de Janeiro - San Pablo - Montevideo - Buenos Aires - Montevideo; con una frecuencia mínima de dos viajes redondos por semana.

El 27 de marzo de 1947 se prorrogó por noventa días la fecha de entrada en servicio de la línea, que era de noventa días a partir del 12 de diciembre de 1946, debido a razones invocadas por la empresa, las cuales fueron insalvables para concretar los contratos correspondientes de arrendamiento de aviones, material, repuestos, etc.

El 11 de junio de 1947, la compañía, de acuerdo a gestiones iniciadas, fue autorizada a efectuar a partir del día 20 de junio de 1947, vuelos especiales o de taxi con un bote volador Sicorsky, para transportar pasajeros, correo y carga, entre Montevideo y Bayruth (sic) con escalas, como dice literalmente en el Decreto N° 9.679 del Poder Ejecutivo de esa fecha, posiblemente queriendo referirse a Beirut, capital de El Líbano en Asia Menor.

El domicilio que se daba para esta compañía era en la calle Soriano 803, primer piso y los miembros del Directorio eran el Sr. Robert J. Bergeron, el Dr. Álvaro A. Pacheco ya nombrados y el Escribano Miguel Angel Pérez Montebruno, figurando como Gerente Ejecutivo el Sr. Anatole Yudin y Jefe de Ventas y Publicidad el Sr. Carlos Correa Sureda.

El Lockheed Lodestar CX-AJC y otros aviones

El primer avión que llegó al país perteneciente a la empresa, fue el Lockheed Lodestar 18-56, número de fabricante 2437, número de serie 42-55976, ex NC 44780 con dos motores Wright Cyclone de 1200 HP c/u, que se matriculó en el Registro Nacional de Aeronaves CX-AJC, el 18 de junio de 1947. Con este aparato luego de pintado con las características nacionales y de la empresa, se comenzó la línea hasta Río de Janeiro, sin hacer escala en Buenos Aires al regreso, al no haber conseguido las autorizaciones correspondientes del gobierno argentino, realizando unos catorce o quince viajes redondos, prácticamente sin carga, bajo el mando del aviador norteamericano Walther

P. Moody, Jefe de Pilotos de la Compañía, conocedor de la ruta y del Uruguay por haber hecho viajes comerciales desde los Estados Unidos a esta parte de Sudamérica; su copiloto era el uruguayo Leslie Morganti, aviador profesional, piloto mercante y práctico de puertos, a quien conocimos en Durazno en 1953, propietario o usuario de un Ryan Navion. En varios de estos vuelos fueron como tripulantes extras: Hugo Martínez López, en ese entonces piloto profesional que formaba parte del Servicio Aéreo de Lucha Contra la Langosta; y Aldo García Calvo, funcionario de la Dirección de Aeronáutica Civil, destinado en Carrasco. En el último viaje que hizo el Lodestar a Río, el empleado de la Dirección General de Aeronáutica Civil Yarvis Mario Benedetto (uno de los funcionarios fundadores del Aeropuerto Nacional de Carrasco) solicitó a la empresa que lo llevara como tripulante extra, pues el año anterior había finalizado allí un curso de operador de torre de control y quería regresar para reencontrarse con amigos; lo que no sabía era que ese era el último vuelo que haría la compañía a ese lugar, deteniéndose en Río una semana para regresar en el otro vuelo y así quedó convenido con el piloto Moody. Al cabo de esa semana, al no llegar el avión como él esperaba, se comenzó a poner nervioso y a tratar de conseguir algún otro medio de transporte que lo devolviera a Montevideo y tuvo suerte, se encontró en el Aeropuerto Santos Dumont en Río de Janeiro, donde se operaba en aquella época, con el mecánico Fréré de la Air France, que estaba basado en Carrasco, quien le solucionó su problema, volviendo ambos en esa compañía.

Con este aparato se cumplió un periplo hasta Miami y San Luis, por el Pacífico, tocando Santiago, Lima, Balboa en Panamá, Miami y San Luis en los Estados Unidos, llevando los restos mortales de los tripulantes norteamericanos del accidente del Sicorsky, el cual se relatará más adelante; el regreso se efectuó por la misma ruta, arribando a Carrasco el 30 de octubre de 1947. Dicho avión fue transferido el 13 de setiembre de 1951 al Sr. Guillermo Silveira Anthony.

Asimismo la compañía contó con un transporte Curtiss Commando C-46 arrendado a la Skyways International Trading and Transport Co., que no se matriculó, con el cual se hizo un viaje desde Texas, Estados Unidos, hasta Salto con reproductores vacunos de raza, viniendo en la tripulación Víctor Martínez, aviador profesional a quien se le apodaba "El Langostero", por haber actuado en el Servicio Aéreo Contra la Lucha de la Langosta, quien ya había hecho un vuelo en el bote volador Sicorsky. Según nos ha contado, le pagaban \$500 pesos por vuelo. Igualmente con este Curtiss yendo Moody de Comandante y Morganti de copiloto se hizo un viaje hasta Miami, trayendo al regreso un biplano Stearman en su bodega. También T. A. C. I. matriculó un bimotor carguero Fairchild C-82 "Boxcars" con las marcas CX-AQA, sin que se le conozca actuación en nuestro país.

Pero estos no fueron los únicos aviones que manejó esta firma, a ellos hay que sumarle por lo menos un C-47 que vino desde Miami con una carga de municiones para Brasil, terminando su vuelo en Carrasco; con Walther P. Moody de piloto y Hugo Martínez López de tripulante extra.

II Sicorsky VS-44A

El 26 de junio de 1947 arribó al Puerto de Montevideo el aparato con el cual la empresa pensaba desarrollar su actividad más ambiciosa, importante y lucrativa, efectuando vuelos transatlánticos y de largo aliento, dando como punto final de los primeros la ciudad de Beirut, capital de El Líbano, en esa época floreciente ciudad, puerto del medio oriente, verdadera encrucijada económica de los nacientes estados petroleros árabes y además muy cerca de Palestina, donde en pocos meses se proclamaría el Estado de Israel y hacia donde fluían cantidad de inmigrantes judíos.

Esta aeronave era un bote volador Sicorsky VS-44A, de cuatro motores Pratt y Whitney de 1250 HP cada uno, con capacidad para 32 pasajeros, su matrícula americana era NC41882, el número de constructor c/n 4403 y el Bureau Number USN Bu 12.392, aquí se le impuso CX-AIR el 11 de julio de 1947, quedado asentado en el Registro Nacional de Aeronaves.

De este tipo de bote volador la Vought Sicorsky, cuya planta estaba en Stratford, Connecticut, al norte de Nueva York, hizo tres aparatos iguales para la American Export Airlines, a partir de el primero, en enero de 1942, el que fue bautizado "Excalibur", de corta vida pues en octubre de 1942 en un decolaje, por problemas con los flaps se hundió en Botwood, Newfoundland, Canadá; el que nos ocupa lo bautizaron "Exeter".

En octubre de 1945 la American Export Airline, luego de haber hecho uso de los remanentes en vuelos transatlánticos durante la guerra, discontinuó su uso por los DC-4; en 1946, uno de ellos fue arrendado por la Cónдор Airlines del Perú con el fin de ver su rendimiento, haciendo un vuelo sin escalas entre Lima y Nueva York de 3300 millas en 26 horas 48 minutos, lo que nos da una idea de su autonomía ... y lentitud, pues hizo unas 125 millas por hora de promedio; el negocio con la Cónдор no se materializó.

Luego de esta experiencia le tocó el turno a la Skyways International de Miami, compañía que quizá se haya entusiasmado luego de un vuelo que realizó al Uruguay, posiblemente en abril de 1946, trayendo cinco vaquillonas de raza desde las famosas cabañas Carnation Milk Farms de los Estados Unidos para "Cabañas Progreso" (cuyo Director era el Dr. Andrés E. Pastorino) de nuestro país, y otros más para y desde la región, con caballos de carrera, de polo, etc., y hayan pensado en la posibilidad de establecer vuelos desde Montevideo, entre otros lugares, a la costa oeste de África, como podía ser Bathurst (hoy Banjul) en Gambia, donde ya habían operado estas aeronaves en la

época de la guerra; pero lo que realmente pudo haber estimulado a la pretensión de la puesta en funcionamiento de una línea transatlántica, haya sido el reasentamiento del pueblo judío en Palestina, por lo menos eso era lo que se decía entre los allegados a la empresa, por lo tanto se trajo en vuelo el Sicorsky desde Baltimore, Maryland, al norte de la ciudad de Washington, que era el lugar en que los dos botes voladores estaban estacionados, luego que el piloto Richard "Dick" Granier fuera entrenado en vuelo diurno por el Comandante Charles F. Blair, que fue quien los probó en vuelo en 1942 e hizo los primeros viajes transatlánticos a Irlanda.

En el año 1947 gobernaba la hermana República del Paraguay el Gral. Higinio Morínigo, quien en 1940 al fallecer el Presidente Gral. José Félix Estigarribia, asumió el cargo de Presidente en forma interina hasta 1943, en que fue elegido en propiedad para la primera magistratura, gobernando el país con "mano dura", coartando las libertades esenciales y creando un clima propicio para un levantamiento popular y militar, cosa que ocurrió en 1947, transformándose pronto en una cruenta guerra civil la revolución que en un primer momento encabezó el Cnel. Rafael Franco. En esta guerra que tuvo larga duración, intervinieron fuerzas terrestres, aeronáuticas y navales.

Por supuesto nuestro pueblo no podía ser indiferente al drama que ocurría en el Paraguay, además, Montevideo tenía cantidad de refugiados políticos, quienes por medio de la prensa y la radio, hacían que la situación en su patria estuviera siempre presente, tanto en el público uruguayo como en el Gobierno Nacional, existiendo una fuerte inclinación por el movimiento revolucionario en ambos ámbitos. Además existía en el Gobierno Nacional una cierta propensión a intervenir, sino directa, en forma subyacente, haciendo la "vista gorda" en algunos hechos que hubieran sido graves en otras circunstancias, como ejemplo de ello tenemos que las cañoneras "Humaitá" y "Paraguay", estuvieron ancladas frente a Carmelo, en el Río Uruguay, por lo menos un mes sin que fueran molestadas, solamente vigiladas por el guardacostas "Salto" y el "Capitán Miranda"; finalmente el Jefe de esa Escuadrilla y de la Marina de Guerra Paraguaya, Capitán de Navío Manuel Toribio Aponte (hermano del aviador, autor de la Historia Aeronáutica del Paraguay), tomó la decisión de plegarse a la revolución, zarpando de ese lugar el día 4 de julio de 1947 con un crecido número de refugiados de Montevideo y Buenos Aires, abriendo alrededor del 14 de julio, con el apoyo de esos buques, un nuevo frente al sur de Paraguay.

Vuelos Misteriosos

Luego de haber arribado el Sicorsky a fines de junio al Puerto de Montevideo y de habérsele matriculado, se empezó a demostrar, tanto a las autoridades como a posibles interesados en sus posibilidades, haciendo vuelos de prueba,

partiendo y regresando al Puerto de Montevideo, uno de ellos hasta Laguna del Sauce; también se invitaba a algún piloto para que tomara conocimiento del avión y para que figurara como copiloto de acuerdo a las exigencias de la Dirección General de Aeronáutica Civil y del Decreto autorizante N° 8243, artículos 17 y 18, como lo fueron al Comandante Nilo A. Zerpa, el piloto Víctor Martínez, el Mayor(R) José Escursell y el ex-piloto de la R.A.F. Hebert P. Coates.

Con la posibilidad de cargar unas diez toneladas, buena autonomía y teniendo las pistas de los ríos Paraguay y Paraná para el acuatizaje, no se podía pedir nada mejor que eso para el avituallamiento del frente sur, recién abierto; estas deben haber sido las razones que primaron para que se contrataran los servicios de TACI Ltda. con el Sicorsky, dejando la empresa de lado por ahora, la abertura de la línea hacia el Medio Oriente que se iba a realizar con este bote volador y con el remanente que quedaba en Baltimore matrícula N41881.

El primer viaje que quizá haya realizado este gran aparato hacia el Paraguay, por lo menos que figuraba en la prensa de la época, fue efectuado el día 2 de agosto de 1947, cuando partió de su amarradero del Puerto de Montevideo situado en la Dársena, al final de la calle Florida, luego de que fuera cargado y abastecido de combustible por medio de una lancha metálica de la compañía Shell. La tripulación estaba formada por el Comandante de la aeronave, Richard "Dick" Granier, un hombre joven de 36 años, robusto y gran piloto, el copiloto Charles Andrews "Andy" Fisher de 35 años; segundo copiloto, el May. (R) de la Aeronáutica Militar, Alcides Perdomo de 38 años, aviador uruguayo contratado por las exigencias de la Dirección General de Aeronáutica Civil, se había recibido de Piloto Aviador Militar en diciembre de 1936, sin experiencia en multimotores; Bill Miller, telegrafista; Cornelius J. "Ken" Dineen, mecánico; y Haakon Igertson, comisario de abordaje; además iba en este vuelo el Sr. Oscar Coates, accionista de la empresa (quizá era Hebert P. Coates), según la prensa de Salto ex-piloto de la RAF. El decolaje se produjo a las 15.00 horas, su destino debió haber sido algún lugar de los ríos Paraná o Paraguay. De Montevideo a la confluencia de estos dos ríos hay una distancia de unas 520 millas terrestres (que eran las que usaban en aquellos años), a las 135 por hora da unas 3 horas y 50 minutos, es decir que llegarían a las 18 y 50 horas, el sol se pone ese día en Montevideo a las 18.04, como el rumbo es un poco hacia el oeste se ganan unos 12 ó 13 minutos, más media hora de crepúsculo civil, quedaban en el filo de la noche.

Reaparecieron en el Puerto de Salto el día 4 de agosto a las 09 y 30, hora en que se posaron en el Río Uruguay. El Prefecto de ese puerto, Sr. Carlos Delgado, al tener conocimiento del hecho y de que no contaban con ninguna documentación de despacho, procedencia, ruta, etc., dispuso que la tripulación fuera interrogada, contestando ésta que como el viaje era de carácter experimental, dentro del territorio nacional y autorizado, no tenían ningún

despacho, declarando que habían partido de Montevideo para hacer un recorrido por el litoral, pues en el futuro la compañía se proponía unir en tráfico permanente las ciudades situadas sobre el Río Uruguay, manifestando también que habían acuatizado en un lugar del río no identificado para pasar la noche ...¿cual noche?, nos preguntamos.

Puestos en contacto telefónico las autoridades locales con la Prefectura General de Puertos en Montevideo, confirmaron dichas manifestaciones, autorizándose la continuación del viaje.

Posiblemente esta no haya sido la única vez que estuvieron en Salto, o en las inmediaciones. Días más tarde el Gral. Higinio Morínigo realizó una enérgica protesta, diciendo que en Salto se recolectaron 204 fusiles de diferentes departamentos, los que fueron llevados al Paraguay por el Sicansky.

El accidente

El otro viaje conocido fue el último. Partieron de Montevideo el viernes 15 de agosto de 1947, a la hora 15 y 30, con la misma tripulación menos el Sr. Oscar Coates, para un vuelo de "prueba" o "experimental", como los anteriores. Si hubieran regresado al otro día o más adelante, se harían las mismas conjeturas que hasta ese momento y nada más, el episodio hoy estaría olvidado del todo. Pero no fue así y exhumamos este suceso porque creemos que no se puede perder y, para de alguna manera fijarlo en la historia aeronáutica.

El ruido de los motores del Sicansky se dejó oír nuevamente alrededor de la hora 22.00 de esa misma noche del 15 de agosto sobre el Puerto de Montevideo, y más tarde se le volvió a ver y escuchar en la rambla de Pocitos a baja altura, sobrevolando el edificio del Rambla Hotel (de los pocos más o menos altos de la época), con los potentes faros de aterrizaje encendidos, enseguida en Trouville, siguiendo el contorno de la costa, según personas que lo observaban desde la rambla; pasa bajo a unos cien metros de altura sobre el Club Nautilus, nuestro amigo José Manuel Gutiérrez que en ese momento se encontraba en el departamento del aviador contratado por P.L.U.N.A. Irving Granader, junto con el también piloto Richard S. Lowe lo vieron a unos 300 metros de altura al Sicansky con todas las luces encendidas, según Gutiérrez con solamente los motores de estribor funcionando con toda su potencia. El aparato enfiló al faro de Punta Carretas y alejado un kilómetro de la rambla y de su línea de luces y por lo tanto de su ribera rocosa, se le vio con todas las luces encendidas tomar contacto con el agua, haciéndolo en la vasta ensenada que encierran Punta Carretas y la punta del Dique Mauá, con mala fortuna pues el toque fue violento, quizá al haberle fallado al piloto la percepción de distancia, dando un gran rebote, por el cual se le desprendió la puerta, voló a unos veinte metros y cuando tocó nuevamente el río, debe haber chocado con una

piedra o roca a flor de agua, partiendo el casco como una galleta, según declaró el May. Perdomo, uno de los tres sobrevivientes de este trágico accidente, como se podrá ver.

Cuatro señores, testigos del accidente (Víctor Bochi, Roberto Leindekar, Enrique Gómez y Diego Rosati), se presentaron en el kiosco policial ubicado en la rambla y la calle Tacuarembó (pensamos que hoy, esa parte de la calle se llama Dr. Lorenzo Carnelli) comunicando la noticia, desde ese puesto policial se avisó a la Seccional 6a. y esta dio cuenta a la Prefectura Marítima, tomando ella las urgentes providencias del caso enviando al vapor "Gral. Lavalleja" de la Prefectura, al remolcador "José Pascual" de la Administración Nacional de Puertos y la lancha de rescate "VI" a cargo del Alférez de Navío Gastón Larrañaga. Al conocerse el hecho se hicieron presentes en la Prefectura el Sub-Secretario del Ministerio de Defensa Nacional, Contra Almirante Rivera Treviño; el Inspector General de la Armada, Capitán de Navío Alfredo Aguiar; el Inspector del Arma de Aeronáutica y Asesor Aeronáutico del Ministerio de Defensa Nacional, Cnel. Oscar D. Gestido; y el Cnel. Armando R. Lerma. Es decir que el accidente interesó y conmocionó a buena parte de la cúpula del Ministerio de Defensa Nacional, cosa que resultaba extraña y evidenciaba que el hecho podía tener un especial significado; pero vayamos al rescate del naufragio.

El "José Pascual", que llevaba periodistas, fue el primero que avistó los restos del aparato, viéndose a un kilómetro de Punta Carretas un ala completamente destrozada y poco más adelante la otra que se mantenía rígida, como clavada contra las piedras, el remolcador dio la vuelta a los restos y del otro lado tomados del ala, que estaba vertical con el borde de ataque en las pie-dras, tres sobrevivientes. Perdomo, quien estaba herido en un hombro, con sus gritos dirigió al vaporcito y con una especial presencia de ánimo le dijo a su patrón, el Sr. Francisco Guerrero (quien hábilmente logró arrimar su buque a escasos centímetros del ala sin tocarla), que no se acercara mucho porque ese despojo de la aeronave, de la cual estaban aferrados los tres, podía perder estabilidad y entonces habría hecho un viaje inútil, también dijo "... salven primero a estos dos señores, a mi déjenme para lo último ...", y así se hizo. Los otros naufragos eran el mecánico de abordaje Cornelius J. "Ken" Dineen, herido en una pierna, fue sacado del agua por Perdomo; y el Mayor paraguayero Alejandro Sienra, también herido y delirante. Los tres fueron desembarcados en el puerto y llevados al Hospital Militar donde quedaron internados.

El "Gral. Lavalleja" siguió buscando la cola de la aeronave, porque Perdomo dijo que allí habían quedado tres tripulantes, pero no se encontró nada.

Una de las alas al igual que otros restos aparecieron en la Playa Verde de Montevideo, a unos diez kilómetros del sitio del accidente, el autor con otros dos amigos fue testigo de ello días después; increíblemente el ala volvió a

aparecer en el mismo lugar durante una gran bajante, el lunes 17 de enero de 1977, treinta años más tarde, quedando graficado con una fotografía del desaparecido diario "Mundocolor" de Montevideo. Un trozo de la cola se encontró en Trouville; un flotador y cuatro cajones pequeños completamente cerrados en Atlántida (balneario situado a 50 kms. al este de Montevideo), todo lo que fue llevado a la Prefectura de La Floresta (diez kms. más al este), donde quedaron depositados, en ese balneario se encontró el cadáver del Dr. Cecilio Graciano Caballero, pasajero de la aeronave.

La tripulación y el pasaje del Sicorsky según se pudo saber después de analizar todas las informaciones era la siguiente: Comandante Richard Granier; copiloto Charles Andrews "Andy" Fischer; 2º copiloto May. (R) Alcides Perdomo; radiotelegrafista Bill Miller, mecánico Cornelius J. "Ken" Diineen y comisario Haakon Igerston; pasajeros: May. Alejandro Sienra, Cnel. Francisco Brizuela, Dr. Cecilio Graciano Caballero, Julio Cartes, Tte. Rolando Ibarra y Dr. Silvio Mascías, todos paraguayos.

Toda esta información es la que se manejó en Montevideo en esos días, la cual era fácilmente corroborable. Todas las otras eran conjeturas que se fueron tejiendo según lo que se podía saber de medios más o menos oficiales, alguna apareció en la prensa de la oposición ("El Debate", "El País", etc., que se extrañaban de tanto hermetismo y de la falta de informaciones concretas) o por protestas del Gobierno del Gral. Morínigo que figuraron en el diario herrista "El Debate".

El extinto Capitán de Navío Washington Marroche en aquella época Jefe de los Reservistas Navales, cuyo cuartel estaba situado en las adyacencias del Faro de Punta Carretas, nos hizo varios comentarios sobre el aparato, la carga, el vuelo y el accidente. Según él, el hidro fue contratado en forma confidencial por representantes de los revolucionarios paraguayos, teniendo la anuencia y el apoyo del Gobierno Nacional, con el fin de llevar armamento, municiones y víveres al Paraguay. Nos contó que las armas se llevaron al puerto en vehículos de la empresa funeraria "Moro", cargando en la aeronave armamento de guerra: fusiles, varias ametralladoras, un cañón de 75 mm., municiones, etc; decolando con esa carga a las 15 y 30 horas.

Como habíamos visto, tenían a 135 millas por hora, 3 horas 50 minutos de vuelo para arribar a la confluencia de los ríos Paraná y Paraguay, donde aparentemente descendían; ese día el sol se pone allí a la hora 18 y 27, más treinta minutos de crepúsculo, tendrían un poco de luz hasta las 18 y 57 horas, pero llegaban aproximadamente a las 19 y 20 horas a aquel lugar, quizá lo hicieron antes. El Cap. Marroche nos dijo que la cañonera "Paraná" de la Armada Argentina, estacionada allí, en aguas de su país, les hizo salvas de ametralladoras, ahuyentándolos, teniendo que regresar al Uruguay en vuelo nocturno. Se dijo que al regreso pensaron en descender en el gran espejo de agua del lago de la represa del Rincón del Bonete, pero no lo hicieron.

Al otro día del accidente, un sábado bien temprano, se comenzaron a retirar los cajones y cajas que se lograron sacar del naufragio, llevándolos al cuartel de los reservistas y de allí al Arsenal. El Embajador paraguayo se presentó en Punta Carretas, prohibiéndosele la entrada a la zona por ordenes superiores que recibió el Cap. Marroche. En la Playa Verde pasó algo semejante, aparentemente allí apareció el "cockpit", el ala como ya se relató y varios cajones y posiblemente algunos cadáveres de la tripulación. Se aisló la zona hasta que se retiró todo del río en un camión Ford de la Armada, llevándolo al arsenal, estando un Capitán de Fragata a cargo de la operación. El Embajador paraguayo también trató de estar presente, negándosele esa posibilidad.

Según otras versiones quizá truculentas, la cañonera argentina los estaba esperando por una traición de uno de los ex tripulantes uruguayos y cuando dispararon al hidro mataron al Comandante Granier.

Alrededor del 20 de agosto de 1947, la guerra civil que ensangrentó la patria de los hermanos paraguayos, virtualmente había terminado, quizá la falta de las armas y municiones que iban en el hidro y porque no, los dirigentes y militares que perecieron con él, haya contribuido a ello. El Gral. Morínigo no quedó conforme con el proceder de los gobernantes uruguayos, viniendo en los asuntos internos del Paraguay, por lo cual realizó energéticas protestas, haciendo también declaraciones a la prensa, diciendo que en el Sicorsky se llevaba un cargamento consistente en 200.000 proyectiles de guerra, seis cajones de granadas, cuatro ametralladoras pesadas, cuatrocientos fusiles y dos mil kilogramos de víveres, completando ese informe daba los nombres de los pasajeros paraguayos y finalmente que los Tenientes Coronales Armando R. Lerma y Juan Bértiz, uruguayos, presenciaron el despegue del aparato en el puerto. Así mismo comentaba que su gobierno estaba informado del cometido de ese viaje, adoptando las medidas conducentes para malograr su objeto, por lo cual el Sicorsky tuvo que regresar con toda su carga y pasaje, epilogando la misión en la forma trágica de notoriedad.

Esto nos está diciendo del eficiente servicio de espionaje con que contaban los paraguayos, dentro mismo de los Ministerios de Defensa e Interior.

El fin de T.A.C.I. Ltda.

Parecería que aquella ya lejana época para la aviación, no fue la más propicia para desarrollar una compañía que basara su desenvolvimiento económico solamente con carga (por lo menos en nuestro país, que aún hoy es complicado), pues la línea al Medio Oriente parecía utópica esperando que funcionara, llevando inmigrantes a Palestina y luego Israel, aunque también se pensó en Egipto como punto de escala (Aldo García Calvo visó su pasaporte en la embajada de ese país, pues pensaba trabajar en esta línea aérea); pero además la situación político - militar en esa zona tan conflictiva del mundo se compli-

có al extremo el 15 de mayo de 1948, cuando se proclamó el Estado de Israel, porque inmediatamente de ocurrido esto, todos los estados árabes que lo rodean le declararon la guerra, que como sabemos fue cruenta y finalizó con el triunfo de Israel.

Los hechos se fueron encadenando y la situación se embrolló aún más, cuando la Standard Oil Co. embargó el Lodestar; además no lograron conseguir la anuencia argentina para que la línea hasta Río de Janeiro a su regreso pasara por Buenos Aires, por lo que solicitaron la suspensión de esa línea a la Dirección General de Aeronáutica Civil, autorizando esa suspensión el Poder Ejecutivo por el Decreto N° 10.874 del 8 de enero de 1948.

Por último digamos que por el Decreto N° 12.775 del 6 de diciembre de 1948 se cancelaban los permisos concedidos a T.A.C.I. Ltda. para las dos líneas que se habían autorizado, entre otras cosas porque los miembros del Directorio, Dr. Alvaro A. Pacheco y Esc. Miguel Angel Pérez Montebruno así lo solicitaban ante la ausencia del Director y Administrador de la empresa y por la total falta de material de vuelo para cumplir con las líneas.

De esta manera finalizó la primera línea aérea de carga o compañía de cargas aéreas que contó nuestro país, cuya corta vida fue bastante azarosa para nuestra historia aeronáutica comercial.

Bibliografía y fuentes documentales de T.A.C.I.

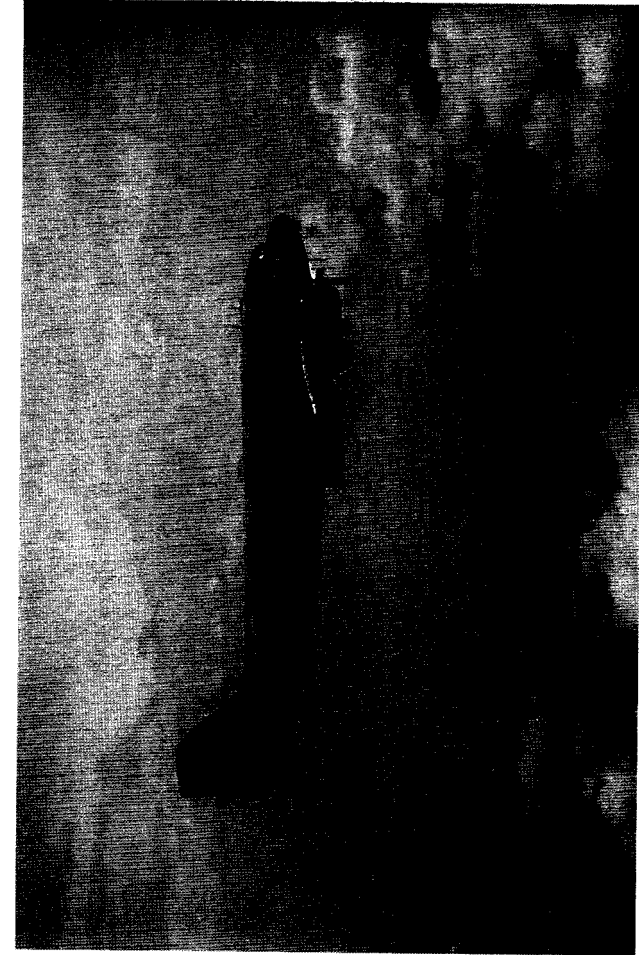
- Boletines del Ministerio de Defensa Nacional de 1946, 47 y 48.
- Revistas Nacionales: "Aviación" (Agosto de 1941); "Alas en el Uruguay" Nos. 1 y 2 (Dic. 1947, Enero y Febrero de 1948); "Aviación Uruguaya" (Abril-Mayo, Junio-Septiembre 1947, marzo 1948).
- Revistas extranjeras: "Air Classics" march 1973; y "Revista Aérea Latinoamericana" abril 1956 (Norteamericanas).
- Classic Aircraft in Profile "Storsky VS-44 Flying Boat".
- Diarios de Montevideo: "El Día", "El Debate", "La Razón" y "El País" (año 1947); Mundo color (año 1977).
- Diario de Salto: "Tribuna Salteña", 1947.
- Entrevistas: Capitán de Navío Washington Marroche, C/N Luis R. Roma, P.A.C. Hugo Martínez López, Sr. Aldo García Calvo, Sr. Alberto Del Pino, Sr. José Manuel Guíérrez.
- Documentos y fotos del archivo del autor.



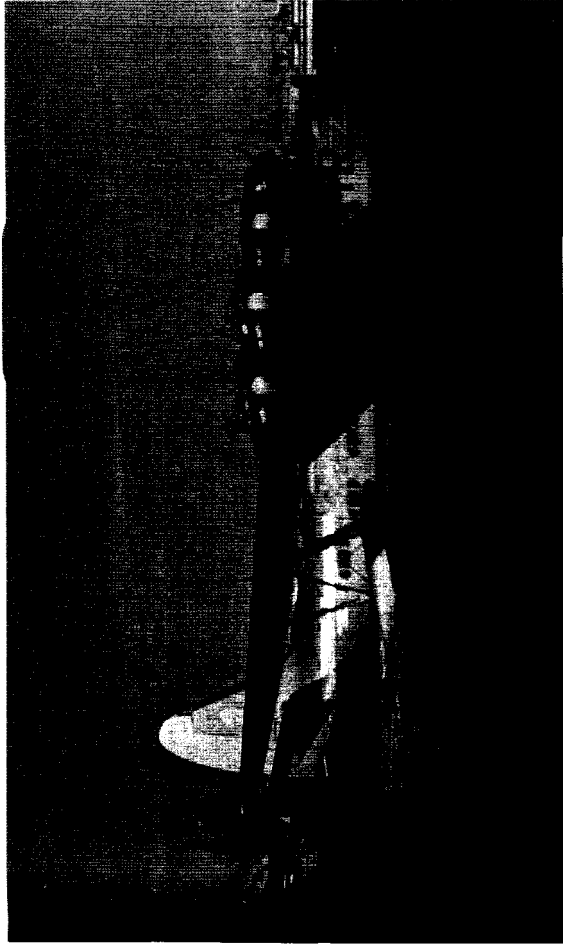
Carrasco, 30 de octubre de 1947, arriba del Lockheed Lodestar CX-AJC luego de un vuelo hasta los Estados Unidos, con los pilotos Walter P. Moody y Leslie Morganti



El piloto Walter P. Moody y co-piloto Leslie Morganti



El C-47 en vuelo, pertenecía a Skyways International



Bahía de Montevideo, julio de 1947 Sikorsky VS-44A CX-AIR



*Fairchild C-82 "Boxcars" de TACI CX-AQA
Foto: José Villela - Ciudad de México, Via G. Kun*



*May. Alcides Perdomo con el uniforme de
Capitán de la Aeronáutica Militar en 1944*

K.L.M. en Uruguay hasta 1950

Debido a la inspiración del joven piloto del ejército de Holanda Albert Plesman, quien pensó que los servicios aéreos civiles podían ser rentables, a lo que se sumó el interés oficial combinado con el de los negocios y la banca, se fundó el 7 de octubre de 1919, con su liderazgo, la Koninklijke Luchtvaart Maatschappij voor Nederland an Kolonien (K. L. M.)

Empresa que organizó y comandó Plesman durante los años veinte y treinta hasta que, al ser Holanda invadida por Alemania al comienzo de la Segunda Guerra Mundial, fue encarcelado y luego desterrado al este de su país. Al finalizar la guerra, Plesman regresó a la K. L. M. encontrando a su compañía sin aviones y con las pistas del Aeropuerto de Schiphol, desde donde operaba, llena de cráteres. Como no tenía obligación de adquirir aviones nacionales (como les pasó a los británicos), contando con el respaldo de su gobierno, voló a los Estados Unidos donde adquirió treinta aviones Douglas DC-3 y catorce Douglas C-54 (versión militar de los DC-4), a los que transformó en DC-4, con los cuales comenzó la inmediata reactivación de la compañía, abriendo las rutas hacia sus lejanas colonias en Asia y en América.

Los DC-4 (C-54 Skymaster) eran excelentes aviones de ala baja de cuatro motores Pratt and Whitney con una potencia de 1450 hp. cada uno, que podían llevar 44 pasajeros. La empresa comenzó con ellos los vuelos transatlánticos a la isla de Curazao, al norte de Venezuela, el 10 de abril de 1946 y, cuatro meses más tarde, se iniciaron una serie de vuelos de estudio a la América del Sur, con la partida de Schiphol, Amsterdam, del DC-4 PH-TCF "Friesland", el 9 de agosto de 1946 hacia Buenos Aires, llevando 38 pasajeros, con escala en Lisboa, Dakar, Natal, Río de Janeiro y Montevideo, a fin del establecimiento de una línea regular Amsterdam-Buenos Aires, la cual comenzó a operar en octubre de 1946.

En nuestro país el Poder Ejecutivo autorizó el 6 de febrero de 1947, mediante el Decreto N° 8694 la implantación de un servicio aéreo de pasajeros, correo y carga entre Holanda y Uruguay a la Compañía Real Holandesa de Aviación, luego que su representante en Montevideo, la Compañía Uruguaya de Navegación y Transportes Aéreos S.A., con domicilio en la calle Piedras 351, solicitó autorización para explotar dicho servicio aéreo regular, semanalmente. Como a todas las compañías extranjeras, la referida autorización era concedida en forma precaria y revocable en cualquier momento, sin dar lugar a reclamación ni indemnización de ninguna especie.

Prontamente el servicio pasó a ser bisemanal, saliendo de Montevideo los miércoles y los sábados, con punto terminal a mediados de 1948, en el Aeropuerto de Carrasco.

El 8 de junio de 1948 llegó a Carrasco el primer Douglas DC-6 de la compañía, matrícula PH-TPT, semejante al DC-4, pero un poco más grande y

poderoso, con cuatro motores Pratt and Whitney de 2.100 hp. Para 44 pasajeros de día y, de noche, podían ir doce "acostados" y treinta y dos en "asientos camas". Con dicho aparato se volaba en 36 horas a Amsterdam, debiendo pasar los pasajeros solamente una noche en el aire. Para la presentación de esta nueva aeronave que sustituyó a los DC-4, vino el Director General para el Río de la Plata Sr. G. Keller, quien fue recibido por el Sr. L. Nicholtz, director de la K. L. M. en Montevideo.

Los servicios a Montevideo se mantuvieron normalmente hasta 1950, con las mismas escalas en América, África y Europa.

Bibliografía de K.L.M.

- "A History of the World's Airlines" por R.E.G. Davies.
- "Impérios del Cielo" por Anthony Sampson.
- Boletines del Ministerio de Defensa Nacional.
- Revista: Alas en el Uruguay.
- Diarios: El País.
- Diarios de Buenos Aires: La Nación.
- Documentos del autor.

Iberia en Uruguay hasta 1950

Fundada el 8 de junio de 1927 por el industrial y hombre de negocios de Bilbao, Horacio Echevarrieta y Maruri, con capitales españoles y alemanes (de Luft Hansa A.G.), se puso en marcha como línea aérea interna el 14 de diciembre de 1927, con vuelo inaugural Madrid-Barcelona en el avión trimotor Rohrbach-Roland matrícula M-CBBB y el mismo día Barcelona-Madrid con otra aeronave de la misma fábrica, matrícula M-CAEA.

Se nacionalizó y transformó en línea aérea del Estado el 12 de noviembre de 1943, como Compañía Mercantil Anónima de Líneas Aéreas "Iberia".

Inmediatamente de finalizada la Segunda Guerra Mundial, la compañía dirigida por el Sr. César Gómez Lucía, trató de modernizarse con el fin de ganar un lugar en las rutas del Atlántico Sur, hacia las naciones iberoamericanas y competir con otras aerolíneas europeas que renacían o nacían, adquiriendo directamente en la fábrica Douglas (y no en el "Surplus" de guerra), tres aviones DC-4, con cuatro motores Pratt and Whitney de 1450 hp, para 44 pasajeros. En ese momento la compañía contaba con una flota de veinticinco aeronaves (doce DC-3, cinco Junkers Ju. 52, cuatro D.H. 89 y un Cónsul, más los tres DC-4), explotando las líneas internas, a sus colonias y protectorados y, al exterior, con vuelos a Londres, Ginebra, Roma y Lisboa.

El 22 de setiembre de 1946, comenzó en Barajas, aeropuerto de Madrid el vuelo inaugural y de ensayo de la línea a Buenos Aires, de acuerdo a lo que había planeado la empresa, despegando ese día un DC-4 al mando de los Comandantes Teodosio Pombo y Ramón Luca de Tena, con el Mecánico de Vuelo Francisco Fernández Balaguer, el Radiotelegrafista Guillermo Crespo y la Azafata María Encarnación Ruiz. La ruta de ese primer servicio hacia América fue la siguiente: Madrid-Villa Cisneros (Sahara Español)- Natal- Río de Janeiro- Montevideo- Buenos Aires; vinieron como pasajeros el Presidente de Iberia Sr. Jesús Rubio Paz. El Director César Gómez Lucía, el Sub Secretario de la Aviación Civil española y otras autoridades.

El Poder Ejecutivo de nuestro país, en vista a la gestión llevada a cabo por el representante en Montevideo de la Compañía Mercantil Anónima de Líneas Aéreas "Iberia", Sr. Fernando García Alcántara, autorizó mediante el Decreto N° 8695 del 6 de febrero de 1947 a efectuar a la citada empresa, un servicio aéreo de pasajeros, correo y carga entre España y Uruguay, con una frecuencia de tres viajes mensuales, los que más adelante fueron extendidos a cuatro (uno semanal) por el Decreto N° 11.463 del 26 de abril de 1948.

En realidad los primeros vuelos se efectuaron durante el fin de 1946. El primer vuelo postal se cumplió el 1° de enero de 1947, como así lo registra nuestro amigo el historiador Juan B. Oberti en Cuadernos Filatélicos N° 37.

Los días de salida de Montevideo en el año 1947 eran el 5, 15 y 25 de cada mes; pasando en 1948 a salir de Montevideo todos los martes y a llegar de

Madrid los domingos. Se demoraba un total de 32 horas de vuelo efectivo entre Madrid y Montevideo, empleando una noche en el viaje hacia América y dos noches en el vuelo de regreso a España; para tal fin Iberia construyó un parador en Villa Cisneros, el cual se utilizaba a la ida para comer y al regreso para cenar y dormir. En Montevideo la agencia de la compañía estaba situada en la Avda. 18 de Julio 1457.

Estaban asignados a los DC-4; doce pilotos, doce mecánicos, doce radiotelegrafistas y cuatro azafatas. Entre los primeros son recordables los nombres de: José María Ansaldó, Teodosio Pombo, Fernando Rein Loring, Rodolfo Bay, Indalecio Rego y otros que marcaron toda una época; de ellos Ansaldó y Pombo eran verdaderos pioneros de la aviación, el último se retiró con la cifra de 37.000 horas de vuelo en 1968.

Los servicios de Iberia se cumplieron al Río de la Plata sin interrupciones, manteniéndose la línea con los tres DC-4 de la compañía, efectuando las mismas escalas tanto en África como en América hasta el año 1950, fin de esta historia para las aerolíneas extranjeras.

Bibliografía de Iberia

- "La Iberia de Marichin" Carlos Pérez San Emeterio Aeroplano N° 7 de 1989.
- "Teodosio Pombo; aportes para una biografía" por Rafael de Madariaga Fernández-Aeroplano N° 9 de 1991.
- "Viniegra, una saga en la Aviación Comercial española" por Carlos Pérez San Emeterio - Aeroplano N° 8 de 1990.
- "Iberia, Cincuentenario Primer Correo Aéreo Madrid- Montevideo" por Juan B. Oberti - Cuadernos Filatélicos N° 37.
- Revistas "Aviación Uruguaya", "Alas del Uruguay".
- "Origen y Desarrollo de la Compañía Iberia, período 1919-1943" por Cecilio Yusta Viñas.
- Boleines del Ministerio de Defensa Nacional.
- "Imperios del Cielo" por Anthony Sampson.
- Documentos y foto del autor.

ALITALIA- Aerolinee Italiane Internazionali - en Uruguay hasta 1950

Después de finalizada la Segunda Guerra Mundial, se formaron el 16 de setiembre de 1946, dos grandes compañías aéreas en Italia: Linee Aeree Italiane (L.A.I.), con la cooperación de TWA de los Estados Unidos y Aerolinee Italiane Internazionali (Alitalia), con la asociación de B.E.A. (British European Airways) de Gran Bretaña, que intervino con un treinta por ciento del capital, siendo el resto del gobierno e industriales italianos.

Su flota al principio estuvo conformada con cuatro aviones Savoia Marchetti SM95 de cuatro motores Alfa Romeo de 1.140 hp (o Bristol Pegasus de 990 hp), que transportaban de 30 a 38 pasajeros, los cuales entraron en servicio en el correr de 1947. La primera ruta internacional de Alitalia: Roma-Oslo, fue abierta el 6 de agosto de 1947 con el SM95 I-DALM "Marco Polo". También en 1947, a partir de julio, la nueva aerolínea comenzó a recibir cinco AVRO 691 Lancaster Mk 3s (gemelos de los de BSAA), aeronaves de ala media con cuatro motores Rolls Royce Merlin de 1635 hp. Cada uno, para 13 pasajeros, con una gran autonomía de más de 6000 kms.

Los cinco Lancaster fueron bautizados con nombres de vientos del Mediterráneo, de la siguiente manera: I-AHBX "Maestrale", I-AHBY "Libeccio", I-AHCB "Groale", I-AHCD "Sirocco" e I-DALR "Borea".

Los aviones Lancaster abrieron las rutas intercontinentales hacia la América del Sur, con el primer vuelo de estudio hacia nuestro continente, que arribó a Montevideo el 26 de mayo de 1948.

Italmar S.A. Empresas Marítimas, agentes generales de Alitalia en Montevideo con sede en la calle Buenos Aires N° 584, comenzó los trámites correspondientes, cuando ya la compañía desde el 2 de junio de 1948, había comenzado sus vuelos regulares hacia nuestro país. Por el Decreto N° 11.791 del 2 de junio de 1948 el Poder Ejecutivo autorizó a realizar un servicio aéreo de pasajeros, correo y carga entre Roma y Montevideo una vez por semana, concediéndole un plazo prudencial de noventa días para cumplir con los requisitos legales y reglamentarios. El referido Decreto fue refrendado el 13 de mayo de 1949 por el N° 13.555, mediante el cual el Poder Ejecutivo autorizó a Alitalia a establecer el servicio de pasajeros, correo y carga citado, con una frecuencia de un viaje redondo semanal, considerando que se habían cumplido las disposiciones legales y reglamentarias en vigencia por parte de la empresa.

La ruta al principio era: Roma- Dakar- Natal- Río de Janeiro- Montevideo- Bs. Aires., ponía 32 horas de vuelo efectivo a Roma, saliendo los lunes de Carrasco. Meses más tarde comenzó a partir los domingos de noche a las 23:50 horas, llegando a Roma los martes a las 16:00 horas. En 1949 nuevamente pasaron las salidas para los lunes a las 10:50 horas, arribando a Roma



Revista "Aviación Uruguaya" N° 9 de marzo - 1948. DC-4 EC-ACE en Carrasco

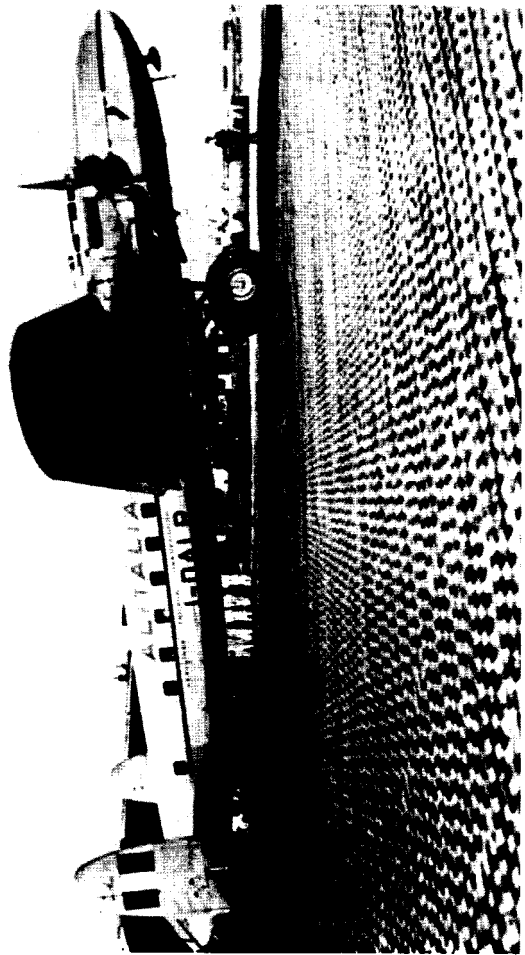
los miércoles. A fines de 1949 retornaron las partidas nocturnas, saliendo los lunes a las 00:20 horas, para llegar a Roma los miércoles a las 16:30 horas.

La línea se mantuvo eficazmente con los Lancastrian, solamente sufrieron un accidente por incendio en Dakar, el 23 de diciembre de 1949 con el I-AHBX "Maestrale".

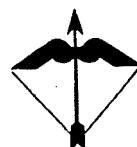
En 1950 Alitalia suplantó en las rutas transatlánticas a los aviones Lancastrian por los Douglas DC-4, también cuadrimotores.

Bibliografía de Alitalia

- "A History of the World's Airlines", por R.E.G Davies.
- "Aeroplani di tutto il mondo" por Enzo Angelucci y Paolo Matricardi.
- Boletines del Ministerio de Defensa Nacional.
- "AVRO'S stopgap airliner- Part 2" por Richard Riding- Aeroplane monthly may 1981.
- Revistas: Aviación Uruguaya.
- Fotos del autor.



AVRO 691 LANCASTRIAN I-DALR



ALITALIA
PASAJEROS
CARGA
CORREO
AEROLINE ITALIANE INTERNAZIONALI

¡EL AVION DE LOS DOMINGOS!
EL PODEROSO CUADRIMOTOR "LANCASTRIAN"

Salte de CARRASCO..... los Domingos a las 23.50 horas
Llega a ROMA..... los Martes a las 18.00 horas

Cierre de los despachos de Correspondencia para EUROPA, ASIA Y AFRICA:
Correo Central: Domingos a las 9.30 recomendadas; a las 10.30 ordinarias
Sucursal Correo, Calle Ejido 1315 (entre 18 de Julio y San José): Domingos
a las 19.00 recomendadas, a las 21 ordinarias

AGENTES GENERALES:

"ITALMAR" S. A. DE EMPRESAS MARITIMAS
CALLE BUENOS AIRES 534 -- MONTEVIDEO -- TELEF. 9 00 97

No olvide indicar en el sobre: **Via Aérea ALITALIA - Viaje por avión ALITALIA**

Scandinavian Airlines System - S.A.S en Uruguay hasta 1950

Esta compañía de aviación escandinava nació de la alianza de tres líneas aéreas, de tres países unidos por estrechos lazos históricos y sanguíneos como lo son Dinamarca, Noruega y Suecia.

Las referidas líneas aéreas que formaron SAS fueron: D.D.L. (Det Danske Luftfartsselskab) dinamarquesa, D.N.L. (Det Norske Luftfartsselskap), noruega y S.I.L.A. (Svensk Interkontinental Lufttrafik) sueca. Luego de un profundo estudio y debates, las tres empresas se pusieron de acuerdo el 31 de julio de 1946 y seis representantes, dos por compañía, firmaron dicha alianza el 1º de agosto de 1946, fecha que se toma como fundacional de la aerolínea. El capital se dividió en la proporción de 2/7 DDL, 2/7 DNL y 3/7 SILA.

Un directivo de SILA, el Sr. Per A. Norlin (luego primer Presidente de SAS) se trasladó en el otoño boreal de 1943, en plena Segunda Guerra Mundial, a los Estados Unidos, donde logró para su empresa dos cosas muy importantes. Primero, firmó un contrato con la fábrica Douglas Aircraft Company el 25 de noviembre de 1943, por el cual la Douglas se obligaba a entregar después del fin de la guerra diez aviones DC-4 (con los cuales SAS comenzó a volar). Y segundo, durante la guerra unas cuantas "Fortalezas Volantes" (Boeing B-17 se vieron obligadas a aterrizar en territorio sueco, por diferentes causas, luego de bombardear Alemania, siendo sus tripulantes internados; el Sr. Norlin consiguió la autorización para el uso de diez B-17 al costo de un dólar cada una, transformándolas algunas en aviones de línea por la fábrica sueca SAAB (Svenska Aeroplan Aktiebolaget), liberando Suecia en contrapartida, a un considerable número de aviadores, quienes fueron repatriados.

Con las citadas "Fortalezas Volantes" de cuatro motores Wright de 1200 hp. Cada uno, SILA inmediatamente de finalizada la guerra inició los vuelos transatlánticos de Estocolmo a Nueva York (Aeropuerto La Guardia), el 26 de junio de 1945, los cuales se mantuvieron hasta que SAS el 17 de setiembre de 1946, comenzó a volar hacia esa ciudad americana con los DC-4. A su vez el 15 de marzo de 1946 otro B-17 de SILA, comenzó en Estocolmo un vuelo de estudio hacia América del Sur con punto terminal en Río de Janeiro, regresando a Suecia el 8 de abril; vuelo que fue preparando el terreno para el servicio que brindaría SAS pocos meses después.

Los diez aviones Douglas DC-4 (Skymaster) que negoció el Sr. Norlin (ahora Presidente del nuevos consorcio SAS), se dividieron de la siguiente forma: tres fueron adjudicados a ABA (Aktiebolaget Aerotransport), líneas aérea del estado sueco; y los siete restantes a SAS (dos a DDL, dos a DNL y tres a SILA), comenzando con estos siete aparatos las líneas transatlánticas.

El vuelo inaugural a la América del Sur tuvo como punto terminal a Montevideo. Partió de Estocolmo con uno de los DC-4 de SILA, el 30 de noviem-

bre de 1946, al mando del Comandante Georg Lindow (quien había sido el Cte. del B-17 que llegó a Río de Janeiro en marzo), hizo escalas en Copenhague y París, finalizando por ese día el viaje a Lisboa, donde se pernoctó; a la otra jornada 1º de diciembre se continuó a Dakar en África, cruzaron el Atlántico de noche y arribaron a Natal en Brasil el 2 de diciembre, continuando en el día a Río de Janeiro, allí pasaron la noche y el 3 de diciembre salieron hacia Montevideo, llegando a Carrasco sin inconvenientes, luego de 39 horas de vuelo efectivo.

Pocos días después el Sr. Aage Larsen, representante de SAS en Montevideo, comenzó los trámites ante las autoridades aeronáuticas, a fin de que el consorcio fuera autorizado a explotar un servicio de transporte aéreo regular de pasajeros, correo y carga entre Suecia y Uruguay (de esta forma se solicitó). El Poder Ejecutivo de nuestro país, mediante el Decreto N° 9179 de fecha 10 de abril de 1947, autorizó a efectuar dicho servicio entre Suecia y Uruguay, con una frecuencia de un viaje semanal; no obstante en los primeros meses los vuelos fueron bimensuales.

A los cinco meses de iniciado el servicio aéreo a Montevideo, los vuelos se extendieron a Buenos Aires, que se transformó en terminal.

Los vuelos partían de Estocolmo y hacían las siguientes escalas: Copenhague, Dinamarca- Ginebra, Suiza- Lisboa, Portugal- Dakar, Senegal, África - Natal, Brasil - Río de Janeiro- Montevideo- Buenos Aires. Salía de Buenos Aires los miércoles y llegaba los sábados a las 24:00 horas a Estocolmo, con un pernocte el viernes en Lisboa.

A fines de 1947 y principios de 1948 pasaron dos altos directivos de SAS, el Príncipe Axel de Dinamarca (alto ejecutivo de DDL) y el Sr. Knud Lybye presidente de DDL, quien estuvo en Montevideo ultimando los detalles para que los aviones de SAS pudieran arribar dos veces por semana a Carrasco con los nuevos Douglas DC-6, presurizados, que en cantidad de siete adquirió la aerolínea, mediante la proporción que le correspondía a cada empresa que la conformaba.

A fines del año 1947 en las rutas del Atlántico Sur, sólo se habían transportado 2.800 pasajeros, mientras que por el Atlántico Norte se llevaron 18.000.

El 1º de julio de 1948, SILA fue incorporada a ABA, la aerolínea del estado sueco, quedando SAS formada por DDL, DNL y ABA, con la misma proporción de capital.

A principio en Montevideo SAS estuvo representada por los cambios C.E.V.I (Changes et Voyages Internationaux) en la Avda. 18 de Julio 1121; en el año 1949 se instaló con su propia representación en la calle Julio Herrera y Obes 1379.

A fines de 1948 se pusieron en uso en la ruta del Atlántico Sur los Douglas DC-6, presurizados, para 58 pasajeros, con mayor velocidad y autonomía con cuatro motores Pratt and Whitney de 2100 hp.

Bibliografía de Scandinavian Airlines System SAS

- "The SAS Saga" por Ander Buraas.
- "The Making of SAS".
- Revistas: "Aviación Uruguaya", "Alas en el Uruguay".
- Diario de Buenos Aires: La Nación.
- Boletines del Ministerio de Defensa Nacional.
- Documentos del autor.



- ARCO
- 1ª AUSA
- ALAS

AEROLINEAS COLONIA S.A. (ARCO)

Introducción

Un veterano aviador y ex directivo de PLUNA, el Comandante Delfín Díaz Cibils y un emprendedor hombre de negocios, el Dr. Conrado H. Hughes, fundaron con capital netamente uruguayo, una nueva compañía aérea, Aerolíneas Colonia S.A. (A.R.C.O.), con el objeto de explotar con aviones la corta ruta internacional entre la ciudad de Colonia, Uruguay y Buenos Aires, Rca. Argentina; que en esa época era servida por los hidroaviones de C.A.U.S.A. (Compañía Aeronáutica Uruguaya S.A.) entre los puertos de las dos ciudades citadas.

La constitución de la Sociedad Anónima tuvo lugar el 3 de enero de 1957 durante una reunión que llevaron a cabo ese día los señores: Dr. Conrado H. Hughes, Dr. Héctor Álvarez Cina, Dr. Pedro P. Berro, Frank Miller, George Miles, Conrado Hughes Delgado, Dr. Romeo Grompone, Carlos Baeremacker, Bruno Musitelli y Luis A. Machado.

Con el Apoyo de O.N.D.A. (Organización Nacional de Autobuses S.A.), gran compañía omnibusera que servía a todo el Uruguay, la cual integró un capital equivalente del 43% del total, más doscientos cinco accionistas registrados con títulos nominativos, personas jurídicas que sumaron otro 43% y el resto de accionistas que suscribieron acciones pero no integraron el capital, se formó el caudal de socios de la nueva empresa.

Los estatutos fueron aprobados y autorizado su funcionamiento por el Poder Ejecutivo el 9 de abril de 1957, ante la gestión de sus directores, fijándose un capital inicial de un millón de pesos.

Paralelamente a esta gestión, se efectuó otra por la empresa en formación ante la Dirección de Aeronáutica Civil, solicitando autorización para establecer y explotar un servicio aéreo de transporte de pasajeros, correo y carga, con una frecuencia de hasta cuatro vuelos redondos diarios entre Colonia y Buenos Aires; fue autorizada por el Poder Ejecutivo el 9 de abril de 1957, por medio de la Resolución N° 19.242, quedando supeditada su vigencia al permiso que debió acordar el gobierno de la República Argentina.

Inmediatamente de conseguido el referido permiso, se solicitó al Ministerio de Defensa Nacional, por medio de la Dirección de Aeronáutica Civil, el consentimiento para construir una pista de aterrizaje en el Aeródromo de Colonia ("Laguna de los Patos", cercano a dicha laguna), lo cual fue concedido mediante las Resoluciones Nos. 20.220 y 20.548 del 17 de octubre de 1957 y 28 de noviembre de 1957 respectivamente.

En el ínterin, el 29 de junio de 1957, el Dr. Conrado H. Hughes Presidente de la Sociedad según sus estatutos, designó de acuerdo al artículo 34 de los mismos, el primer Directorio, el que tendría que haber estado compuesto por

siete miembros, pero que quedó reducido a cinco de conformidad a los siguientes señores: Presidente: Dr. Conrado H. Hughes

Vicepresidente: Dr. Pedro P. Berro

Secretario: Alfonso A. Greissing

Vocal: Dr. Héctor Alvarez Cína

Director Gerente: Delfín Díaz Cibils

Para facilitar los trámites se designó al Presidente y al Director Gerente a fin de actuar como Comisión Ejecutiva, con plenos poderes para llevar adelante las actividades y diligencias de organización e instalación de la Sociedad.

ARCO se fusiona con CAUSA

No obstante la actividad y energías desplegadas por sus directivos durante el primer año de su nacimiento, para tratar de poner en marcha la novel empresa como aerolínea independiente, las miras cambiaron de objetivo ante las transformaciones que iba sufriendo CAUSA (Compañía Aeronáutica Uruguaya S.A.) frente al nuevo desafío que representó la entrada de PLUNA en el juego de la competencia del Río de la Plata, compañía que era bien conocida, casi desde su nacimiento, por Delfín Díaz Cibils, quien vio la posibilidad de una fusión de ARCO con CAUSA, con el fin de aprovechar las líneas existentes de hidroaviación e imponer otras de aviación, desde el Aeropuerto de Carrasco y el nuevo que nacería en Colonia.

En base a estos antecedentes el 7 de febrero de 1958 se reunieron en Punta del Este la comisión ejecutiva de ARCO (Presidente y Director Gerente), con los señores José Serrato, Gral. Tydeo Larre Borges y Raúl Montero Zorrilla de CAUSA, habiéndose convenido la adquisición por ARCO de acciones de CAUSA por un monto no inferior al 75% del capital emitido y al tipo de 250%. Por todo lo cual el Sr. Raúl Montero Zorrilla en representación de CAUSA, solicitó a la Dirección de Aeronáutica Civil la transferencia de dichas acciones a nombre de la empresa Aerolíneas Colonia S.A. (A.R.C.O.), autorizándolo el Poder Ejecutivo por la Resolución N° 21.454 del 24 de abril de 1958, con la salvedad de que ARCO debería transformar sus acciones al portador, en acciones nominativas en un plazo de ciento ochenta días, el que se extendió el 12 de noviembre de 1958 a ciento veinte días más.

En esos días de febrero de 1958, el Directorio del ARCO había resuelto aprobar un contrato con la empresa de los ingenieros Neyeloff y Barrandeguy, para la construcción de la pista de aterrizaje en Colonia, de acuerdo al consentimiento otorgado por el Ministerio de Defensa Nacional.

En setiembre de 1957 se había llegado a un acuerdo con la Sucesión Ventura, de la zona, a fin de adquirirle un predio de tres hectáreas que está situado en el linde del campo del aeródromo de Colonia perteneciente al Ministerio de Defensa Nacional, el objeto de esta compra fue para que en ese sitio se levanta-

ra una aeroestación que fuera de la compañía, por estar en un lugar privado y no público como pasaría con la pista de aterrizaje. El arquitecto Miguel Angel Odriozola fue contratado para que la proyectara y se licitó su construcción, encargándose de la misma a la firma Compañía Uruguaya de Obras Públicas (CUOP), también en febrero de 1958.

CAUSA continuó con su organización, manteniendo sus servicios de rutina, usando los aparatos de su flota de hidroaviación, como está especificado en el capítulo referente a la historia de la compañía, lo cual no impidió que se continuara con la construcción, tanto de la pista como de la aeroestación en Colonia.

Luego de recibido el primer avión que tuvo CAUSA (hasta ese momento con hidros), un Curtiss CX-AYR (ver historia de CAUSA), se comenzaron los vuelos entre Carrasco (Montevideo) y Aeropuerto (Buenos Aires) el 24 de mayo de 1961. Pero lo más significativo de este cambio fundamental en la vida de las dos empresas, ahora fusionadas CAUSA y ARCO, sobretodo para la segunda, fue el comienzo de los servicios entre Colonia y Buenos Aires a partir de la puesta en uso de la pista de aterrizaje en Colonia.

La pista se inauguró oficialmente el 4 de setiembre de 1961, con los vuelos de abertura de la ruta: Colonia - Buenos Aires y Buenos Aires - Colonia de la compañía CAUSA, uruguaya y Austral argentina, ambas con aviones Curtiss C-46 (ver historia de CAUSA). En aquellos momentos la pista era de 1.450 mts. de longitud y 70 mts. de ancho, estaba afirmada de arena, piedra partida y balasto; había costado medio millón de pesos de la época. Con la pista y la playa de estacionamiento, igualmente se inauguró la aeroestación de 1.100 m2, con dependencia para atención a los pasajeros (información, controles, aduana), un bar que abrió mas adelante, oficinas de meteorología y una torre de control equipada con instrumental adecuado en aquel momento.

Al otro día 5 de setiembre de 1961, se reunió el Directorio de ARCO, con la asistencia del Presidente Dr. Conrado H. Hughes, el Secretario Sr. Alfonso Greising y el Director Gerente Sr. Delfín Díaz Cibils, quienes decidieron dejar constancia en las actas del Directorio que su filial CAUSA se hará cargo por el plazo de cinco años, retroactivo al 1° de setiembre de 1961 de la explotación por su cuenta de la aeroestación Colonia, playa de estacionamiento y pista (aunque estas dos últimas estaban en el predio del Estado), a un costo de \$ 30.000 pesos mensuales, los que serían abonados por CAUSA a ARCO por mes vencido. Estos importes fueron acreditados en cuenta corriente a ARCO-CAUSA, a favor de ARCO hasta la separación de las dos empresas.

De esta manera CAUSA sustentó; además de las líneas de hidroaviación, las que partían de Carrasco y de Colonia al Aeropuerto de Buenos Aires y viceversa, con aviones hasta el 30 de abril de 1962, en que eliminó a los

hidroaviones, sirviendo a partir de ese día sus rutas, solamente con aeronaves terrestres, usando para cubrirlas, los dos primeros Curtiss C-46 que había adquirido en 1961, conservando en reserva el CX-BAH como se puede ver en la historia de esa compañía, desarrollada en este segundo tomo.

ARCO se separa de CAUSA

El 5 de noviembre de 1962 el Directorio de ARCO y CAUSA presidido por el Dr. Conrado H. Hughes, luego de largas tratativas vende a un grupo de hombres de negocios encabezados por el Sr. Raúl Méndez Zubía, la tenencia de las acciones de CAUSA, que comprendían sus líneas aéreas y la base de Carrasco, conservando ARCO los tres aviones Curtiss, los cuáles figuraban en el Registro Nacional de Aeronaves a nombre de CAUSA efectuándose el tras-paso en su momento.

Como CAUSA no contaba con aviones a partir de su venta. Le era imposible cumplir con las líneas que tenía asignadas entre Carrasco y Aeroparque, razón por la cual contrató con ARCO el uso de los Curtiss hasta febrero de 1963, cuando puso en servicio los dos primeros cuádrimotORES Lockheed Constellation que había adquirido a la empresa holandesa K.L.M. Por lo tanto ARCO efectuaba sus vuelos entre Colonia y Aeroparque y los de CAUSA entre Carrasco y Aeroparque, terminando el último en Montevideo, hasta el 21 de febrero de 1963 en que pusieron en uso los Constellations. A partir de ese día ARCO trasladó toda su infraestructura, mecánicos, personal, vehículos, etc. para Colonia, incluyendo el Curtiss CX-BAH que fue llevado en vuelo por el Cte. Carlos Mercader el 14 de febrero de 1963, aparato que se mantuvo en reserva sin volar en línea hasta julio de 1966.

Por lo tanto, ARCO comenzó a partir del 21 de febrero de 1963 a operar individualmente desde Colonia con tres vuelos diarios a Aeroparque, estableciéndose definitivamente en esa ciudad, de acuerdo a la idea de sus fundadores.

Desde el principio de los vuelos que partían de Colonia, tanto de CAUSA como de ARCO, combinaban sus servicios con los omnibuses de O.N.D.A., dando la salida en Montevideo con llegada a Colonia tres horas más tarde, desde donde partía el avión Curtiss hacia Aeroparque, poniendo quince minutos en el cruce. El regreso, igualmente de quince minutos, coordinada con el ómnibus de O.N.D.A. que salía a los pocos minutos hacia Montevideo, demorando también tres horas.

En esos primeros meses de 1963 se arrendó en pleno centro de Montevideo, Plaza de Cagancha N° 1340 un local apto para oficinas, venta de pasajes, sala de espera, etc. a pocos metros de la sede de la compañía O.N.D.A., que suplió al que tenía CAUSA en la calle San José esquina Ybicuy, el cual se mantuvo hasta el fin de la compañía.

Las tripulaciones, en el momento de la separación de las dos compañías, estaban compuestas por tres pilotos: Carlos Mercader, Eleazar Pedragosa, y Angel Arriera quienes habían sido calificados en Curtiss C-46 durante el mes de junio de 1962, habiendo recibido doble comando del comandante argentino contratado por CAUSA-ARCO Abelardo Alonso Canay, Capitán de Fragata de la Aviación Naval de la Argentina y ex piloto de Transcontinental. Desde el momento que ascendieron a Comandantes, los tres pilotos se turnaban en el puesto de Copilotos con el único Primer Oficial que quedó en ARCO, Armando M. Mutter.

Los vuelos se iban cumpliendo normalmente por medio de tres servicios diarios a Aeroparque. Al comenzarlos desde el Aeropuerto "Laguna de los Patos" de Colonia, los pilotos, que vivían en Montevideo, iban y venían a ese aeropuerto junto con los pasajeros del avión en el primer y en el último ómnibus de O.N.D.A. del día; en determinados casos se quedaban en Colonia usando en las primeras épocas el "Hotel Mirador" y tiempo después el "Hotel Esperanza", más adelante se alquiló una vivienda en la calle 18 de julio 336 y finalmente ARCO construyó una casa de madera en el predio que poseía, lindero al aeropuerto.

Los meses fueron pasando sin mayores novedades, manteniendo en funcionamiento los dos Curtiss C-46 CX-AYR y CX-AZS, quedando el CX-BAH en reserva.

A pesar de haberse operado la separación de ARCO y CAUSA, las líneas y los aviones permanecían a nombre de la firma CAUSA, sin haberse efectuado trámites para regularizar la situación, lo cual condujo a que se suscitara un conflicto con las autoridades aeronáuticas, que llevó el 15 de junio de 1963 a la suspensión de los vuelos, ante el desconcierto de los usuarios, quienes poco a poco se habían ido haciendo clientes de esa corta línea aérea internacional, sobre todo los que en aquella época aprovechaban la diferencia de cambio entre los dos países del Plata o viajaban regularmente a Buenos Aires, trayendo al regreso, siempre algo que les compensaba el viaje.

Esta situación insólita se fue alargando, sin que las soluciones aparecieran, no obstante el Directorio tenía la convicción de que la empresa saldría adelante, consiguiendo las autorizaciones que les permitieran reiniciar los servicios nuevamente, razón por la cual se aprovechó esta interrupción de los vuelos para efectuar la bituminización de la pista de aterrizaje que quedó de 1350 mts. por 30 mts., así como mejoras en la aeroestación del aeropuerto.

Finalmente, luego de casi un año de trámites, con el apoyo de los pilotos, se logró revertir la condición, obteniéndose los consentimientos para reanudar las operaciones.

El 5 de mayo de 1964 se comenzaron a probar en vuelo, los dos Curtiss que estaban parados desde el 14 de agosto de 1963, en que se les había hecho un vuelo local de mantenimiento con el fin de moverlos, llevándolos hasta

revisación de los sistemas, etc., sino igualmente, la pintura y acomodación interior, pues este avión nunca había volado en línea, desde su arribo a Uruguay. El 5 de agosto de 1966 se le realizó el primer vuelo local de prueba, el 8 de agosto se le llevó a Carrasco donde se terminó de reparar e inspeccionó, efectuándose pruebas en el aire los días 11 y 15 de agosto, regresando ese día a Colonia; por último con dos pruebas más el día 17 se finalizaron los ensayos, recomenzándose los servicios a Aeroparque el día 19 de agosto de 1966 con dos vuelos diarios.

A mediados del año 1964 renunció Leslie Indarte a su cargo de Primer Oficial como se había adelantado, contratándose en su lugar a Rubén Jackson, Piloto Aviador Militar retirado, quien había comenzado a volar en 1944. Asimismo, poco tiempo después ingresó Raúl Balasanián, joven Piloto Profesional, el que también se integró como Primer Oficial.

Aquejado de una cruel enfermedad, lamentablemente el Cte. Angel Arriera se vio obligado a abandonar su profesión en la cual siempre se había destacado, efectuando su último vuelo para ARCO el 29 de agosto de 1966; falleció cuatro meses más tarde, el 25 de diciembre de 1966. La falta del Cte. Arriera se sintió inmediatamente, quedando en manos de los Ctes. Pedragosa y Mercader la prestación de los servicios como pilotos al mando, condición que se agravó pocas semanas después, en el mes de octubre, cuando ante hechos de indisciplina aeronáutica Eleazar Pedragosa fue separado de la compañía y por lo tanto del puesto de Cte. y Jefe de Pilotos, quedando Operaciones a cargo del Cte. Mercader, quien se tuvo que prodigar como aviador y ejecutivo, volando todos los días por un largo lapso que se extendió hasta marzo de 1967.

En enero de 1967 ingresó en ARCO con el fin de ocupar un cargo de Comandante Juan B. Erro, Coronel Piloto Aviador Militar que había comenzado a volar en 1948. Recibió instrucción y doble comando de manos del Cte. Mercader calificándose en el avión y como piloto de línea a principios de marzo de 1967. A partir de ese momento compartió con Mercader el mando del Curtiss CX-BAH, el cual era el que se mantenía en funcionamiento; se turnaban en los vuelos, cumpliendo servicios dos días seguidos por dos de descanso.

A partir del día en que quedó en orden de marcha el CX-BAH, se conservó volando sin pausas como único avión de la compañía, mientras se reparaba el CX-AYR de los destrozos que le había causado el huracán en el fuselaje y las alas, ya que el CX-AZS en peores condiciones se usó como fuente de repuestos.

A mediados de 1967 CAUSA ya había dejado de volar, algunos de sus valiosos y experimentados funcionarios como el Sr. Elbio Cabrera ingresaron en ARCO. Cabrera fue contratado como Jefe de Pasajes y Jefe de Tráfico, tiempo después se le designó Gerente Comercial; abandonó la empresa en 1985 para entrar en LAPA.

En abril de 1968 se logró recuperar el CX-AYR, luego de haber pasado dos años en reparación, tiempo en que se le realizaron los trabajos mecánicos y en chapa, a fin de dejarlo nuevamente en servicio; de esta manera se pudo alternar en los vuelos a los dos aparatos, con el respiro que significaba esto para operaciones y mantenimiento.

La falta de Comandantes se hacía sentir en la compañía, pues continuaban únicamente Mercader y Erro. Conociendo esta situación se presentó al Director Gerente Sr. Delfín Díaz Cibils, el ex Comandante de PLUNA y CAUSA Gustavo Argón (en 1967 había cerrado CAUSA), para formar parte de la empresa y ocupar un cargo de tal índole, siendo aceptado. Recibió instrucción en Curtiss C-46 a partir de enero de 1969 por medio del Cte. Mercader, habilitándose en dicho avión como piloto de la firma.

En el correr de 1969 renunció el Cte. Erro, terminando ARCO nuevamente con dos pilotos al mando, Mercader y Argón, razón por la cual se decidió capacitar al Primer Oficial Raúl Balasanián como Comandante de Curtiss C-46. A principios de 1970, luego de recibir instrucción de Mercader, dio el examen ante las autoridades aeronáuticas y pasó a esa categoría, quedando en reserva como Comandante.

Los Convair 240

La circunstancia de que ARCO conservara los dos aviones Curtiss volando se sostuvo por un año, en abril de 1969 fue necesario dejar en tierra el CX-BAH, aparato que recién se pudo contar nuevamente con él en agosto de 1972. Ante el problema que representaba mantener estas aeronaves, que ya habían entrado en una franca obsolescencia, con dificultades para conseguir repuestos, llevó al Directorio de la compañía a concebir la idea de adquirir aviones más modernos y menos complicados en su pilotaje, sobre todo en el momento del aterrizaje, donde los Curtiss de tren convencional, con poco viento de costado o de través, se transformaban en máquinas embarazosas de comandar.

De las aeronaves que existían en el mercado y podían estar al alcance de la compañía por sus precios y financiación se eligió al Convair CV-240-0 fabricado por Consolidated Vultee Aircraft Corporation, con dos motores Pratt & Whitney R-2800-CB-16 de 2400 HP cada uno, presurizado, para 40 pasajeros. La firma de los Estados Unidos "Charlot Aircraft" tenía varios de estos aviones estacionados en Sebring, Estado de Florida, al norte de Miami, los cuales se habían recibido en 1967 de la aerolínea brasileña Cruzeiro do Sul, como forma de pago por los nuevos aparatos japoneses biturbinas NAMC (Nihon Aeroplane Manufacturing Company) YS-11 que introdujo en su flota. El primer aparato de este tipo arribó a Carrasco en marzo de 1970, se trataba del CV-240-0 número de fabricante 20, vino con la matrícula CX-BHS, traí-

do en vuelo "ferry" desde los Estados Unidos por los Comandantes argentinos Ricardo Baldán y Fraccino; en Brasil tuvo la matrícula PP-CEY bautizado "Salph" y en los Estados Unidos N 94211 y N 21120; se asentó en el Registro Nacional de Aeronaves a nombre de O.N.D.A.S.A.

En vista de que en abril de 1970 fue imperativo efectuarle al Curtiss CX-AYR cambio de motores, se llevó dicho aparato a Carrasco el 7 de abril y, al detenerse los vuelos se aprovechó para que los tres Comandantes en actividad: Mercader, Argón y Balasanián realizaran un cursillo para habilitarse en el Convair 240 CX-BHS con el piloto argentino que lo trajo de Estados Unidos, Ricardo Baldán. Luego que se calificaron, el referido avión fue llevado a Colonia, donde permaneció en orden de funcionamiento, pero sin volar, dado que no se habían conseguido los permisos de vuelo en línea aérea del aparato, situación que se extendió inexplicablemente por bastante más de un año, hasta el 15 de julio de 1971, en que se inició la rutina de sus servicios a Buenos Aires; en el ínterin con esta aeronave se efectuaron vuelos locales de entrenamiento de los pilotos y de bautismo, de no más de una hora por turno, una o dos veces por mes.

El CX-AYR fue llevado a Colonia el 11 de mayo de 1970 ya pronto y, en ese mismo día reinició los vuelos a Buenos Aires, manteniendo el servicio nuevamente como único avión de la compañía hasta el 15 de julio de 1971, como se indicó, día en el cual se iniciaron los vuelos de línea en el Convair 240, alternándose primero con el CX-AYR y a partir del 8 de agosto de 1972 con el CX-BAH que, después de varias pruebas en el aire quedó en condiciones; en cuanto al CX-AYR no fue posible sustentarlo más en orden de vuelo, realizó su último servicio entre Colonia y Buenos Aires el 26 de julio de 1972.

En 1971 ingresó para ocupar un cargo de Primer Oficial el joven aviador profesional Delfín Díaz Álvarez, quien se había graduado como tal el 15 de abril de 1970. En ese mismo año de 1970 incrementó su preparación en la compañía Fly Safety de Miami, Estados Unidos, donde realizó un curso de mantenimiento de sistema eléctrico de los aviones Convair 240. Poco tiempo después de la iniciación de su adiestramiento como copiloto de Curtiss C-46, se calificó en el avión, comenzando a volar en ese cargo a partir de noviembre de 1971; posteriormente también aprobó como copiloto de Convair 240; más adelante, como se verá, se tituló de Comandante.

A partir del arribo del primer Convair 240 CX-BHS, la compañía proporcionó un servicio con mayor regularidad, al contar prácticamente siempre con un avión en funcionamiento, pues si no estaba en orden un Curtiss se encontraba el Convair. Esta situación se mantuvo por varios años, mejorando cuando llegó a Colonia el segundo Convair 240 adquirido por ARCO en abril de 1973, se trataba del CV-240-0 número de fabricante 18, al cual se le matriculó CX-BHT ex: PP-CEW "Polar" de Cruzeiro do Sul; HP-471 (Panamá) y N21118 (Estados Unidos). Como el anterior fue traído en vuelo desde los Estados Unidos por los pilotos argentinos Baldán y Fraccino. Se inscribió

también a nombre de ONDA S.A. Se puso en servicio a los pocos días, comenzando los vuelos de línea el 27 de abril de 1973.

La bonanza de sumar dos Convair 240 en vuelo no duró mucho tiempo, el 17 de junio de 1973 el CX-BHS desapareció del servicio, luego de un aterrizaje muy corto en Colonia, en el cual tocó tierra antes de la pista, lo que le produjo daños irreparables en una de las piernas del tren de aterrizaje. De esta manera ARCO por unos cuantos meses tornó a contar con un solo Convair, el CX-BHT. Esta situación se volvió a revertir en diciembre de 1973 con la adquisición del último Convair 240, el CV-240-0 número de fabricante 33, ex: PP-CFA "Rigel" de Cruzeiro do Sul y N21133 (Estados Unidos); al cual se matriculó CX-BHC y se inscribió a nombre de ARCO. Arribó a Colonia desde Buenos Aires (donde se encontraba). Ingresó rápidamente al servicio, comenzándose con el los vuelos de línea a Buenos Aires a partir del 18 de enero de 1974.

En la dirección de la compañía existía la intención de su desenvolvimiento hacia horizontes más amplios, como es lógico de pensar, no solo en el transporte de pasajeros, sino también explotando la carga aérea. En base a ese propósito, se solicitó por medio de la autoridad aeronáutica, anuencia para realizar vuelos de carga no regulares a Europa y a los Estados Unidos, en una aeronave que incorporaría a su flota. El Poder Ejecutivo aprobó dicho planteo con fecha 28 de mayo de 1974, concediéndole un plazo de seis meses para la implantación de los servicios solicitados. En realidad esa autorización no se usó nunca, aunque sí se transportó carga dentro de la ruta asignada de Colonia a Buenos Aires en Curtiss C-46, como se verá.

El piloto aviador profesional y a la vez Inspector de Tránsito Aéreo de la Dirección General de Aviación Civil, Walter B. Gonçálves, quien en 1974 estaba destinado en el Aeropuerto Angel S. Adami, Melilla, solicitó a la autoridad aeronáutica de la cual dependía, permiso para realizar cursos de calificación en los aviones de las compañías ARCO y PLUNA, con el objeto de que dicha Dirección General contara con un piloto capacitado para tomar exámenes, chequeos y fiscalizaciones. A su vez el Director Gerente de ARCO Sr. Delfín Díaz Cíbils, dio el visto bueno para ello en su compañía, por lo que a partir de junio de 1974 Gonçálves comenzó a volar en los Convair como tripulante extra en calificación para Primer Oficial.

En octubre de 1975 se desvinculó de ARCO el Cte. Gustavo Argón, quien se dedicó a volar para el Frigorífico Tacuarembó por un corto decurso, pues una cruel enfermedad terminó en poco tiempo con su vida. Con el fin de cubrir esa vacante, Raúl Balasanián quedó firme en el cargo de Comandante; a su vez le fue ofrecido a Gonçálves por el Director Gerente el puesto de Primer Oficial efectivo de Convair 240, lo que fue aceptado por este, comenzando desde el 10 de noviembre de 1975 su directa vinculación con la empresa.

Se efectuaron variados vuelos de carga entre Buenos Aires y Colonia, de los cuales son recordables por su volumen y peso los del traslado de las máqui-

nas y ascensores para el complejo edilicio del Parque Posadas en la ciudad de Montevideo, realizados el día 29 de agosto de 1975 en el Curtiss CX-BAH, tripulado por el Cte. Carlos Mercader y el Primer Oficial Delfín Díaz Alvarez. De esta manera dicho avión aunque ya veterano cumplía buenas funciones, no solo como aeronave de línea aérea, sacando de apuros cuando había que parar el Convair que funcionaba en esos momentos, sino como carguero también, que para eso se había diseñado.

El primer Convair CV-600 CX-BJL

Con el mismo designio con que se había solicitado en 1974 al Estado la autorización para realizar vuelos de carga e importar un avión para tal fin, es decir ampliar los horizontes, se aprovechó dicho permiso para comprar una aeronave ascendente ("up grade") en relación a lo que se tenía, pasando de los motores convencionales a pistón, a las turbinas, dentro de la misma fábrica y tipo de aparato, poniendo las miras en el Convair CV 240/600.

Los aviones Convair CV-600 son una conversión del modelo 240, que se llevaron a cabo en la mitad de la década de los años 1960 en Estados Unidos, por medio del cambio de los motores a pistón Pratt & Whitney, colocando en su lugar turbo-hélices Rolls-Royce Dart R Da 10-542 de 3.025 esthp, lo que le daba mayor potencia, velocidad, seguridad y tiempo entre inspecciones, con menor gasto de combustible y más barato.

Se adquirió en los Estados Unidos a la firma Miami Aviation Corporation un Convair CV 240/600, cuyo número de fabricante era 92 ex: VH-TAR (Australia), N2007 y N240R (Estados Unidos). Estaba muy bien equipado (con radar, director de vuelo y otras ayudas), fue avión demostrador y se le había adicionado una puerta y escalera en la cola; su configuración interior era para ejecutivos con solamente 16 butacas, aquí se le colocaron los asientos del Convair 240 CX-BHS, quedando conformado para 44 pasajeros. Se trajo en vuelo "ferry" desde Miami Estados Unidos a mediados de abril de 1976, por el piloto contratado en ese país Comandante William Fauth y el Primer Oficial Delfín Díaz Alvarez; vino como pasajero el Director Gerente Delfín Díaz Cibils. La ruta hasta Colonia fue la siguiente: Miami-San Andrés (isla colombiana en el Caribe)-Panamá.- Talara, Perú-Arica, Chile-Santiago de Chile-Colonia. Trajo la matrícula de los Estados Unidos N 123SC y aquí se le registró prontamente como CX-BJL a nombre de ARCO. El 22 de abril, ya con su matrícula uruguaya el Cte. Fauth comenzó a calificar en el avión a los pilotos de la compañía, para lo cual se hicieron varios aterrizajes en Carrasco. En la oportunidad ascendió a Comandante Delfín Díaz Alvarez el 27 de abril de 1976, luego del chequeo correspondiente por la autoridad aeronáutica.

Al recibirse el CV-600 CX-BJL se hizo necesario tomar más pilotos, pues se tenía el propósito de abrir nuevas rutas a Buenos Aires desde el norte de

nuestro país. Con tal motivo ingresó Raúl Silveira, con buena experiencia en línea aérea, quien había volado en PLUNA por varios años. Fue calificado en Convair 240 en junio de 1976, más tarde en CV-600.

El Convair 600, luego de acondicionado interiormente, comenzó a volar intensamente en línea a partir de principios de julio de 1976, alternándose en él como Comandantes Mercader y Díaz Alvarez, sustituyéndose a veces con algún servicio en el Convair 240 CX-BHC o en el Curtiss CX-BAH.

A fines de octubre de 1976 se completaron los trámites para la venta del Curtiss C-46 CX-BAH (su último vuelo en línea para ARCO fue el 14 de junio de 1976), al Sr. Víctor Francisco Salas. El Cte. Mercader fue el encargado de llevarlo en vuelo "ferry" al Aeropuerto de Los Cerrillos en Santiago de Chile, lo acompañó en el asiento del copiloto el Sr. Salas (quien era aviador amateur); partieron el 3 de diciembre de 1976, cruzaron la Cordillera de Los Andes por Malargüe y arribaron a Los Cerrillos luego de cinco horas veinte minutos de vuelo. El CX-BAH terminó matriculado AN-BRX en Nicaragua. De esta manera desapareció el último Curtiss C-46 que dio servicios sobre el Río de la Plata.

ARCO se había afianzado en el tráfico aéreo de pasajeros del Río de la Plata manteniendo una clientela segura para sus cortos vuelos internacionales, aceptada su regularidad, puntualidad y seguridad, más ahora que contaba con un avión turbo-hélice, sobre el cual descansaba la línea que servía, siempre con un Convair 240 en reserva (en esos momentos solamente con el CX-BHC, el CX-BHT se encontraba fuera de orden de funcionamiento, hizo su último vuelo de línea el 24 de febrero de 1975); cabe puntualizar que de las líneas que cruzaban el Río de la Plata en 1975 y 76 (Aerolíneas Argentinas, Austral y PLUNA), ARCO era la que había conseguido el mayor porcentaje de ocupación (83 por ciento). En el primer semestre de 1975 sobre 686 vuelos realizados en los que ofreció 30.184 asientos, logró colocar 25.059.

Luego de más de un año de uso, al CV-600 CX-BJL hubo que realizarle trabajos de mantenimiento imposterables en sus turbinas; como el taller en un primer momento no estaba capacitado para esta tarea, por no contar con elementos apropiados ni con técnicos especializados, fue necesario llevarlo al servicio oficial de Rolls-Royce en San Pablo, Brasil, donde se efectuó la labor. El día 19 de julio de 1977 la tripulación conformada por el Cte. Delfín Díaz Alvarez y el Primer Oficial Raúl Silveira lo condujeron en un vuelo directo de Colonia a San Pablo en cuatro horas y media; allí fue entregado a la organización de la Rolls-Royce. El 20 de agosto ya pronto fue traído de regreso a Colonia directamente por el Cte. Delfín Díaz Alvarez y el Primer Oficial Walter Gonçálves, poniéndose en servicio inmediatamente, liberando al CV-240 CX-BHC que en el ínterin estuvo en empleo permanente.

A partir del 1° de enero de 1978 hubo que parar nuevamente al CV-600 CX-BJL por mantenimiento y meter mano otra vez al CV-240 CX-BHC, es

esta oportunidad por más tiempo, pues recién el 18 de marzo de 1978 estuvo en situación de sostener el servicio el CX-BJL, lo cual nos da la pauta de las buenas condiciones en que se encontraban los dos aviones y el correcto desempeño del taller de mantenimiento dirigido por el Sr. Reynaldo Ernst, con el asesoramiento técnico del Ingeniero Aeronáutico Humberto Cócara.

El 24 de julio de 1978 se realizó un vuelo de estudio a Salto, luego de una investigación del posible mercado de futuros servicios a Buenos Aires desde esa ciudad del litoral, como lo había provisto PLUNA años atrás con aviones Douglas DC-3. Entre otras cosas se consideró favorable para el emprendimiento, la obra binacional hidroeléctrica de Salto Grande que estaba en ejecución, donde desarrollaban actividad un numeroso grupo de técnicos que residían en Buenos Aires. Una delegación de directivos y técnicos de ARCO hizo el vuelo en el Convair CV-600 CX-BJL a fin de observar instalaciones y características del Aeropuerto de Nueva Hespérides de Salto y mantener contactos con personas vinculadas al proyecto, así como con el periodismo local. El avión fue al mando de la tripulación compuesta por el Comandante Delfín Díaz Alvarez, el Primer Oficial Walter Gonçalves y el Comisario Gustavo Hargain; como pasajeros fueron el Director-Gerente Delfín Díaz Cibils, el Ingeniero Aeronáutico Humberto Cócara y el Sr. Reynaldo Ernst; y además como invitado el Director General de Aviación Civil Cnel. (Av.) Pedro Rivero.

En un primer contacto con la prensa local se dieron las posibles pautas de los planes para los futuros vuelos, adelantándose la probable instalación de un enlace entre Rivera y Salto, así como con las Ternas del Arapey.

Los trámites para este proyecto comenzaron prontamente, pero se dilataron en el tiempo por más de diez meses.

Con el designio de sacar adelante la referida nueva ruta aérea y de esta manera acrecentar el desenvolvimiento de la compañía se hizo un "Estudio de Factibilidad Económico-Financiera" con el objetivo de la obtención de un crédito a largo plazo para realizar adquisiciones y mejoras, entre las cuales la más importante era la compra de otro CV-600 (calculándose que su precio era de U\$S 1.100.000.-); pasar el saldo de la deuda a corto plazo de U\$S 450.000.- que tenía ARCO con el Dibeag Banking Corporation de Panamá, a crédito de largo plazo; y otras adquisiciones y mejoras que sumaban U\$S 2.301.000. Se ofrecían garantías en bienes que se situaban en U\$S 2.287.000. En dicho estudio se mostraba una proyección quinquenal (1979-1984) de ARCO que arrojaba una utilidad de U\$S 2.377.700; se exponía un "Estudio de Mercado" en el tráfico del Río de la Plata; se analizaba la actividad prevista para ARCO en el quinquenio (cantidad de vuelos y horas de vuelo); se hacía una estimación de ingresos anuales; y por último se exhibían las bases de cálculos de los gastos en la proyección quinquenal. En síntesis: se solicitaba un monto de inversión que exigía un plazo de financiación

acorde al período de prepago, con un proyecto rentable que determinaría una consolidación de la empresa, luego de largos años de actividad en el transporte aéreo.

De las adquisiciones y mejoras expuestas en el estudio, subsistió la compra de otro Convair 600, el cual se trajo en 1981 como se verá más adelante.

Con la perspectiva de iniciar nuevas líneas y la posibilidad de la incorporación de un nuevo avión, se contrató otro piloto, ingresando en 1978 el ex Comandante de PLUNA Jorge Schell, quien en diciembre de ese año se calificó en Convair 600, quedando habilitado para comandar ese tipo de aeronave.

En marzo de 1978 se le ofreció al Primer Oficial Walter Gonçalves la oportunidad de volar en la Aviación General en el sur de Brasil, lo que representaba ciertas ventajas económicas, razón por la cual solicitó al Director-Gerente Delfín Díaz Cibils licencia sin goce de sueldo a fin de tentar esa posibilidad, lo que fue autorizado. Como se considerará en su momento, Gonçalves retornó a ARCO en junio de 1985.

En lugar de Gonçalves se tomó al también aviador de PLUNA Honorato Pisoni, quien se calificó como Primer Oficial en Convair 240 y 600; en los últimos tiempos de la compañía ascendió a Comandante.

El propósito de iniciar una línea aérea de Salto a Buenos Aires y viceversa se vio entorpecido por la autoridad aeronáutica argentina al no aprobar los vuelos directos, por lo cual hubo que pasar obligatoriamente por Colonia. En mayo de 1979 se efectuaron vuelos tentativos y demostrativos a Salto desde Colonia y regreso; comenzando los servicios de línea el lunes 21 de mayo de 1979 en el CV-600 CX-BJL en la ruta Colonia-Aeroparque-Colonia, lo que implicaba diez aterrizajes en el día. Las frecuencias eran de tres días a la semana: lunes, miércoles y viernes. Estos servicios se mantuvieron durante los meses de junio a octubre de 1979, con poca respuesta del potencial público para los que fueron programados lo que obligó a suspenderlos, efectuándose el último, el miércoles 24 de octubre de 1979. Todos los vuelos fueron realizados con el Convair CX-600 CX-BJL. Dentro de lo que se había planificado para estos servicios, el 16 de junio de 1979 se cumplió un único vuelo de estudio a Rivera desde Colonia y regreso, sin consecuencias.

El Secuestro

Luego de la frustrada experiencia de los servicios entre Salto y Buenos Aires, los vuelos continuaron su rutina diaria sin mayores problemas, usándose casi permanentemente el Convair 600, salvo algunos vuelos esporádicos cumplidos con el Convair 240 CX-BHC.

El tiempo pasó, manteniéndose la regularidad y puntualidad habitual de la compañía, lo cual cada día atraía más usuarios entre las dos orillas que servía.

Uno de esos vuelos entre Colonia y Buenos Aires fue secuestrado por un individuo; se trataba del 201 que se realizó el 12 de noviembre de 1980 en el CV-600 CX-BIL, tripulado por le Cte. Carlos Mercader, el Segundo Cte. Honorato Pisoni y la Azafata María Priori, con 39 pasajeros a bordo. Los pormenores de dicho episodio son relatados por el Cte. Mercader de acuerdo a un informe escrito que tuvo la gentileza de proporcionar al autor, el que se transcribe textualmente.

"Los hechos se produjeron de la siguiente manera:

A la hora 09:10, con destino a Buenos Aires, partía el vuelo 201 al mando del suscrito, llevando como copiloto al 2º Comandante Honorato Pisoni y como Azafata a la Srta. María Priori y 39 pasajeros según manifiesto de la compañía ARCO de fecha 12 de noviembre de 1980.

El vuelo se desarrollaba en forma normal y cuando faltaban apenas 2 ó 3 minutos para llegar a destino se hace presente en la cabina un hombre joven de aproximadamente 20 años blandiendo un revólver en su mano derecha, diciendo: "esto es un secuestro", "tengo una bomba", señalando con el revólver dentro de un maletín marrón que llevaba colgado al cuello.

Al principio me pareció una broma. Fijé la vista en el revólver y vi que tenía munición colocada y que no era de juguete. El revólver era pequeño, posiblemente calibre 22. Me dijo que comunicara con torre Aeroparque el secuestro del avión y que nos mantuviéramos volando a la vista del mismo. Pedí para comunicar a torre-Colonia de la novedad, cosa que fue negada. Su intención era aterrizar en Aeroparque y solicitó la presencia del Embajador de Argelia en dicho aeropuerto, lo que fue comunicado a la torre y coordiné con la misma para mantenerme en vuelo en espera lateral a la torre, a una altura de 600 ms. con viraje a la derecha. La primera vez que pusimos proa hacia Colonia, el joven se inquietó. La visibilidad era buena y a esa altura se podía observar el contorno del Río de la Plata con sus islas y ciudades sobre la costa, cosa que le explicamos para tranquilizarlo. Mi decisión desde el primer momento fue mantenerme en calma y tratar de buscar una solución pacífica mientras fuera posible y no estuviera en peligro inminente la vida de los pasajeros, así como también la nuestra y sobre todo, esto se veía agravado por estar en vuelo. En cierto momento se le preguntó por qué había elegido el avión de ARCO para esta acción, y respondió que le había parecido que por las características del vuelo y de la empresa, lo consideraba el más fácil.

A los 30 minutos de vuelo se comunicó al pasaje que algo anormal ocurría y minutos más tarde, la noticia del secuestro. El Embajador de Argelia no aparecía. La torre de Aeroparque nos informa que el Embajador se dirige a Ezeiza. Entonces, entramos en comunicación con dicha torre y nos informa que no tenían noticias del diplomático. El 2º Comandante Pisoni, hombre tranquilo y criterioso y que en todo momento demostró gran dis-

minuto ante la grave situación, apoyado por el suscrito, convenció al secuestrador que el avión tenía poca autonomía y lo mejor era aterrizar. Nuevamente en comunicación con torre de Aeroparque se me informa que el Embajador, que por error fue a Ezeiza, se dirige a Aeroparque. Nos acercamos a las dos horas de vuelo y aunque el secuestrador quería la presencia del Embajador en tierra para proceder al aterrizaje, lo convencimos que disponíamos de combustible para 15 minutos más. Pedimos instrucciones a la torre y procedimos al aterrizaje. El secuestrador estuvo de acuerdo, pero antes había elegido como lugar de estacionamiento la cabecera de pista 13 y orientando el avión en posición de despegue. Le pregunté si allí podríamos hacer bajar los pasajeros, a lo que respondió afirmativamente, pero que no debía acercarse ningún vehículo, ni policías, ni soldados al avión, y los pasajeros tenían que salir caminando en dirección a los edificios sin llevar nada en sus manos.

Debe puntualizarse que aunque se logró permiso del secuestrador para aterrizar aduciendo que luego de volar dos horas quedaba combustible solo para 15 minutos, ello no era cierto porque normalmente se dispone de carburante para tres o cuatro horas de vuelo, según las condiciones meteorológicas. El aterrizaje se efectuó normalmente en la pista 31, continuando por la misma hasta la cabecera 13 donde se colocó el avión en posición de despegue, allí detuvimos los motores. Le pregunté si iba a dejar libres a los pasajeros y en un principio dijo que sí y que lo iba a hacer por grupos, saliendo primero los que ocupaban los asientos del pasillo en un total de 22. Así se realizó, alejándose los mismos a pie por el rodaje de pista 13 en dirección a los edificios cercanos, donde se encuentra el módulo de Austral. Luego iba a liberar a la mitad de los que quedaban, pero cambió de parecer, puesto que improvisaba a medida que se registraban los hechos, tomando decisiones para cubrir su acción, y es en ese momento que se le ocurre la idea de los rehenes. El había solicitado la presencia del Embajador de Argelia para conseguir un salvoconducto y garantías necesarias para salir de Aeroparque y abandonar la República Argentina. Por eso decidió dejar algunas personas como rehenes cuando iban a descender la mitad de los pasajeros que quedaban. Ordenó que bajaran solo los hombres, por lo que que dieron en el avión siete pasajeras, la Azafata, joven funcionaria con apenas 7 meses en su cargo y que en todo momento se desempeñó con eficiencia, transmitiendo tranquilidad a los pasajeros, como al Comandante y al 2º Comandante. Todos debían permanecer en sus asientos por imposición del secuestrador, cosa que hicimos por espacio de veinte horas.

Se nos informa desde torre, que había arribado el encargado de negocios de la Embajada de Argelia, quien impuesto de la situación, había expresado que no podía tomar una decisión, debiendo consultar a su Embajador. Las comunicaciones entre la aeronave y la torre fueron efectuadas por el suscrito o

el 2º Comandante, y solamente en dos oportunidades posteriores habló el secuestrador con un tío en forma personal.

La situación en el avión si bien era tranquila debido al fuerte sol, la temperatura que reinaba dentro era insupportable, sobre todo en la cabina de pasajeros, pues allí no se permitió abrir ni ventana de emergencia, ni puerta. Se racionó el agua disponible, porque en un principio el secuestrador se negó a que el avión fuera abastecido con víveres. Aproximadamente pasadas las 16 horas, y debido a la situación que se vivía, permitió que se trajeran algunos sandwiches y un bidón con bebidas refrescantes, con la condición de que fuera una mujer, funcionaria o azafata de alguna compañía, que no fuera Policía Femenina, que viniera vestida de pollera y blusa de manga corta, la que debía acercarse al costado del avión para recoger por mí ventanilla, usando una saga los víveres. Fue en ese momento, que se produce un acontecimiento dramático en circunstancias en que el secuestrador revisaba la primer caja de víveres distrayendo su vigilancia sobre los rehenes; una pasajera, la Sra. Elda P. de Baridón, en decidida y audaz actitud, trató de abrazar al secuestrador, pero al ruido provocado por sus pasos, el joven advirtió los movimientos y la esquivó, produciéndose un disparo que hiere a la pasajera en el hombro. Lamentablemente no pudimos apoyar esta acción por estar levantando el bidón con bebidas refrescantes, y al darme vuelta, estaba con el revólver apuntándonos, gritando a su vez que una acción más y haría volar el avión. Le pedí calma y me levanté del asiento por primera vez. Siempre encañonándome con el arma, me autorizó a revisar a la señora herida en el hombro, constatando que la herida aparentemente era superficial. La azafata y otra pasajera, trasladaron a la señora herida hasta un asiento, practicándosele una cura de emergencia. Posteriormente, hablé con los rehenes, y felicité a la señora en voz baja, pero les dije que las cosas estaban marchando bien y que trataran de soportar con calma la situación. Recapacitando, pienso que en esta situación, si la bomba hubiera sido real, hubiéramos volado todos.

El secuestrador no había manifestado en ningún momento una hora límite para hacer efectivas sus amenazas, en caso que no se cumplieran sus requerimientos. Cuando volví a mi asiento, el secuestrador quiso que observara la bomba y me explicó como la había hecho y como funcionaba. Me dijo que en la Biblioteca Nacional había estudiado como se hacía. Inclusive la pólvora y que funcionaba con un dispositivo eléctrico y sencillo que la hacía explotar. El aparato constaba de una lata de un litro de pintura, de la tapa salían dos cables, uno hacia un paquete envuelto en diarios, de aproximadamente 15 cm. por 15 cm. y 10 cm. de altura que hacía las veces de batería y continuaba el cable hacia el "roturador", que era una llave de luz alargada, blanca, y que se comunicaba con el otro cable de la lata, que en realidad estaba llena de algodón. Manifestó que el funcionamiento era sen-

cillo: al apretar el obturador se ponía incandescente un hilo de plata que unía los dos cables que tenía la lata. Estos cables eran largos. La bomba estaba sobre la mesa del navegante y él se podía movilizar algunos metros con el obturador en la mano izquierda.

Luego del incidente, iba a informar a torre del mismo, pero se negó e insistí que dejara libre a la señora herida junto con otra para que la ayudara a trasladarse, lo cual se negó. En nueva comunicación con la torre, se nos informa que la Embajada de Argelia no accede a entrar en negociaciones con el secuestrador. Entonces pide que entren en negociaciones con la Embajada de Cuba por intermedio del jefe de Aeroparque, que siempre fue el enlace entre el secuestrador, las autoridades y diplomáticos. Mientras tanto pude comunicarme con la base de Colonia, dando cuenta de las novedades y de la situación. Informa torre Aeroparque que de la Embajada de Cuba constan en forma negativa. Le explicamos al secuestrador que Fidel Castro había adoptado en esos días medidas para contrarrestar la gran cantidad de operativos de secuestro y que estaba arresando y devolviendo a los secuestradores a sus países. Le sugerimos que solicitara asilo a otras embajadas que podían ser México, Libia o Nicaragua. Pide que se hagan las gestiones por intermedio del jefe de Aeroparque y que tiene que haber una solución antes que anochezca. En determinado momento le expreso que él no tiene apoyo de los países que considera amigos; que mejor sería entregarse. Contesta que al Uruguay no vuelve, y me muestra unas cicatrices en un brazo que dice son de torturas a que fue sometido en esa y otras partes del cuerpo que no puede exhibir, por parte de la policía cuando estuvo preso hace un año, por 24 horas en averiguaciones. Le pregunté por que no había salido directamente del país. Dijo que quería que todo el mundo conociera su situación y se mostraba satisfecho por los problemas que estaba causando. Por otra parte hablaba de abastecer el avión de combustible y proseguir el vuelo hacia Nicaragua. Lo hicimos desistir de esta actitud y le dijimos que el avión no estaba preparado para ese tipo de vuelo. Que lo podríamos hacer por etapas vía Brasil, y que íbamos a tener más problemas allí que aquí; que era preferible continuar las negociaciones con las autoridades argentinas. Se le solicita entonces que autorice la conexión de un grupo electrógeno al avión que abastezca las baterías y poder seguir comunicados con torre para negociar. Accede a ello.

Posteriormente, la torre informa que la Cancillería argentina acepta a proveerle de documentación y garantías para abandonar el país, conjuntamente con la Embajada de Nicaragua. Se le sugiere que permita el descenso de la señora herida junto con otra para que la acompañe. Entonces el secuestrador dice que cuando llegue el grupo va a liberar a la señora herida y demás rehenes casadas, pero que una debe llevar una carta con una declaración del Comandante sobre su situación, lo que autorizo. En la carta debo

decir que lo torturaron como condición para liberar a las cinco rehenes. Quedan entonces en el avión solo las pasajeras Alba Fernández y María Ariza, además de los tres tripulantes. Esto ocurría aproximadamente a las 19 horas. El grupo electrógeno lo trajo el mecánico que habitualmente lo hace en la Compañía, debiendo venir por la pista de frente hacia el avión, por lo cual tenía que dar una vuelta de 360° antes de conectarlo al avión. Luego se retiraría el operador del grupo, y después liberaría a las cinco rehenes. A las 19:15 tenemos el grupo conectado, y a las 20:10 se liberan las cinco rehenes.

La torre de control solicita permiso para que despeguen los aviones detenidos en Aeroparque. Le manifiesto que conviene que acceda y el secuestrador manifiesta que no deben acercarse a menos de 200 mts. de nuestro avión.

Luego- pasadas las 21 horas- comunica el Jefe de Aeropuerto que se ha llegado a un acuerdo entre la Embajada de Nicaragua y la Cancillería argentina. El secuestrador pide para hablar con el encargado de negocios de la Embajada de Nicaragua y de la torre informan que en cuanto llegue al Aeropuerto lo pondrán en contacto con él. El Jefe del Aeropuerto comunica que las gestiones de la Embajada de Nicaragua ante la Cancillería argentina para obtener el salvoconducto y las garantías exigidas demorarán aproximadamente una hora y media. Al trasmitirle esto al secuestrador se le dice que la demora será de unas dos horas.

El secuestrador quedó aparentemente conforme con la marcha de las negociaciones, y con el grupo conectado empezamos a oír la radio (informativos de radioemisoras comerciales). No hubo problemas hasta que el secuestrador escucha unas declaraciones del tío en que dice que su sobrino es una persona con algunas alteraciones mentales y que estuvo internado en un sanatorio. El secuestrador expresa entonces que no quiere escuchar más noticieros, sino música.

Antes había preguntado por la caja negra del avión y le dije que no estaba funcionando, luego preguntó si el pasacassette utilizado para pasar música a los pasajeros era grabador. Le dije que no y autorizó su funcionamiento para escuchar la música.

En otra oportunidad le expresé que dejara libres a las rehenes pues las pasajeras no se sentían bien. Me había autorizado en dos ocasiones para abandonar el asiento de Comandante y hablar con las pasajeras, y aunque corría cierto riesgo ya me había identificado como Coronel Retirado de la Fuerza Aérea; ofreciéndome para quedar, junto con el 2° Comandante Pisoni, en calidad de únicos rehenes, y que las autoridades iban a llegar a un arreglo para liberarnos. Expresa que no, que las rehenes son su garantía. El Jefe de Aeropuerto comunica que había arribado a Aeroparque el tío del secuestrador, ya identificado como Orlando Castro, y que quería hablar con él. En primera instancia, el secuestrador se niega a hablar con su tío por radio,

pero posteriormente accede, exigiendo hacerlo con auriculares para que no escuchara la tripulación lo que el tío le decía. Deduje entonces que el tío le solicita que se entregue y que el tiene todo arreglado. El joven expresa que desea que el tío se retire de la torre, pues no quiere hablar más con él, dado que puede hacer fracasar las gestiones que a nivel diplomático se venían realizando. Aproximadamente después de la hora 01:00 AM del 13, el Jefe de Aeropuerto comunica que ya tiene en su poder los papeles y documentos necesarios para negociar. Entre los documentos requeridos figuraban las credenciales del agregado de Nicaragua Roberto Molina Morales y del diplomático de la Cancillería argentina Roberto Neruz, además solicitó para hablar con el encargado de negocios de Nicaragua. Quería estar seguro y escuchar el acento centroamericano. La persona que habló lo hizo muy bien y lo convenció de que el salvoconducto era auténtico, que las garantías para salir del país estaban aseguradas por el Gobierno argentino y que sería trasladado a la Embajada de Nicaragua. Luego de unos trámites complementarios, iba a salir del país. El secuestrador pregunta si los trámites complementarios significaba que no había terminado el proceso; el Encargado de Negocios le contesta que si, pero que los trámites complementarios son cuestiones de orden. El secuestrador solicita que sea dispuesto un coche de la Embajada de Nicaragua para salir del Aeroparque. El Jefe del Aeropuerto le contesta que ya está todo arreglado para hacer el traslado en un Ford Falcon verde de la Cancillería Argentina, y aquí aparece la primer falla del secuestrador que lo acepta. Indica que el auto debe venir por la pista y detenerse a 100 mts. de la nariz del avión, de manera de que este pueda iluminarlo y bajarán los dos diplomáticos. Luego el Canciller argentino se acercará caminando y depositará los documentos en una bolsita de ARCO atada con un hilo. Si a juicio del secuestrador, los documentos demostraban fehacientemente la identidad de los diplomáticos, abriría la puerta y el diplomático al automóvil donde se encontraba el Encargado de Negocios de Nicaragua. Aparentemente estaba todo arreglado, y solo faltaba que la torre de control nos comunicara el movimiento del automóvil en dirección al avión.

Posteriormente, el Jefe de Aeropuerto, Comodoro Miranda comunica que todo lo actuado ha sido suspendido por orden del Comandante Jefe de la Fuerza Aérea Argentina. El secuestrador dice que eso es imposible. Que el Comandante en Jefe no tenía autoridad para anular un salvoconducto otorgado por la Cancillería y siendo aprobado por el Gobierno Argentino. Exige entonces se le informe la causa por la cual suspenden la negociación y le contestan que es orden del Comandante en Jefe, el que en esos momentos se dirige al Aeroparque, por lo que se hace un compás de espera de una hora para esperar su llegada. El secuestrador sugiere que el tío puede venir en el automóvil, puesto que es chofer de ómnibus y puede manejar cualquier auto, lo que se hace saber a torre de control. Pido novedades y torre comunica que

están reunidos y pronto habrá solución al problema. Luego, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina comunica que para continuar con las negociaciones deben liberarse a las tres rehenes que quedan. Al principio se niega porque dice que son su única garantía. Lo convencimos que acepte, ya que está todo arreglado y que el suscripto y el 2º comandante Pisoni somos suficientes rehenes. Es entonces que solicita nuevamente para hablar con el Encargado de Negocios de Nicaragua, quien le habla muy bien, convenciéndolo de que las autoridades argentinas le garantizan la salida del país. El joven Castro pregunta como va a ser su salida de Aeroparque. El Encargado de Negocios le contesta que junto con el diplomático argentino se dirigirán a la Embajada de Nicaragua, y que la salida del país está arreglada.

El secuestrador cambia el plan original: solicita que sea su tío el portador de la documentación de los diplomáticos y del salvoconducto, permitiéndole subir al avión al efecto. Se procede en consecuencia a liberar a las rehenes (últimas dos pasajeras y la azafata).

La escalera del avión debe ser accionada por el 2º Cte. Pisoni para abrirla y cerrarla, para ello debe abandonar la supuesta bomba y acompañar a Pisoni apuntando con el revólver a su cabeza para evitar que yo me mueva de mi asiento. Las rehenes se alejan del avión por el rodaje hacia el módulo de Austral y en ese momento un soldado surge de la construcción vecina en la oscuridad para acompañar a las rehenes, cosa que fue vista por el secuestrador, y que pudo afectar a las negociaciones. Le manifestamos que era funcionario del Aeroparque y que las estaba esperando para acompañarlas en la oscuridad. Estos hechos se registraban ya cerca las 04:00 AM. Luego de esperar unos minutos, el secuestrador se impacientó porque no se veía aproximar el vehículo con los diplomáticos. Le dijeron que estaban esperando que llegaran las rehenes sanas y salvas. Luego dio un plazo de 10 minutos, transcurrido el cual no hizo nada, comenzando a dar muestras de cansancio físico. En el interin se había preparado para salir, visitando una campera. A los 30 minutos preguntamos si habían novedades y nos avisan de la torre que ya va a salir el automóvil y se detiene como se había previsto. Enciendo los faros del avión y desciende el tío de Castro que se dirige al avión. El secuestrador se olvida en ese momento de uno de sus requerimientos: que los diplomáticos también bajaran del auto, quedando de pie al frente del mismo. El tío se acerca y me alcanza las credenciales por la ventanilla. El secuestrador queda conforme y Pisoni procede a abrir la escalerilla, siempre con el arma apuntada en su cabeza. El tío le entrega el salvoconducto y me avisa que todo quedó arreglado. Le pido que deje el arma y la bomba sobre la mesa del navegante y manifiesta que el arma no la deja. Insistió en que tiene que bajar desarmado, accediendo a entregar el arma sin munición al tío que la guarda. Me saluda y se va. Pisoni lo llama y le dice que desarme la bomba. El dice que no es real, pero Pisoni insiste

en que la desarme. Como él no lo hace, Pisoni arranca los cables en su presencia para asegurar su nulidad. Desde el avión los vemos marchar. Antes de llegar al auto, la torre me solicita que apague los focos. Igual podemos ver como varias personas lo rodean. Da la impresión que cae al suelo. Comunico a la torre que todo ha terminado y que envíen un operador para la puesta en marcha y retirar el grupo. Antes sube al avión un oficial con varios soldados de la Policía Aérea Militar. A las 05:10 estaciono el avión y luego de estar sentado prácticamente durante 20 horas en nuestro respectivos lugares, pensé que podía haber realizado alguna maniobra de fuerza para dominar al secuestrador, como lo tuve en cuenta en todo momento, pero los hechos se desarrollaron en forma pacífica. El secuestrador, nunca estableció una hora límite para hacer estallar su aparato y volar el avión, además iba cediendo ante las exigencias sin darse cuenta que caía en una trampa. Lo convencimos que aceptara, que todo estaba bien, que no iba a tener problemas. En determinado momento parecíamos padres aconsejando a un hijo. Cuando liberó los últimos rehenes, fue completamente vulnerable. Para terminar quiero destacar la conducta de los pasajeros que conservaron su tranquilidad en todo momento, y la actitud valiente y decidida de la Sra. de Baridón que lamentablemente nos encontró en posición imposible de apoyar su acción; la actuación de la Azafata como si fuera una funcionaria experimentada del aire, la gran colaboración del 2º Comandante Honorato M. Pisoni en todo lo actuado, el apoyo incondicional del Jefe de Aeropuerto, los integrantes de la torre de control, de las autoridades de la Fuerza Aérea Argentina, de los funcionarios de ARCO en Buenos Aires, Colonia y Montevideo, y sobre todo de la valiente actitud de Claudia Corvini, que nos hizo llegar los víveres, siendo en ese momento que se produce el incidente del disparo, a la gente de Mantenimiento que nos arrimó los grupos eléctricos, a los integrantes de la Policía Militar, que sentimos siempre cerca nuestro atentos para entrar en acción en el momento oportuno, y en general a todas aquellas personas que nos hicieron llegar sus voces de aliento. Un agradecimiento especial para nuestra Fuerza Aérea que estuvo a las órdenes en forma incondicional, manteniéndose permanentemente informados del desarrollo de los hechos y disponiendo el traslado en una de sus aeronaves del familiar del secuestrador, que resultó de gran importancia para el desenlace final".

Este largo y penoso episodio, tan bien manejado por el Cte. Mercader decidió al Comité de Aviación Nacional a proponerlo para la obtención del premio "Aviación Civil" que otorga cada dos años la Dirección General de Aviación Civil del Uruguay, propuesta que fue aprobada por dicha Dirección. Se le hizo entrega del lauro en ceremonia cumplida el Día de la Aviación Civil.

Al otro día de finalizado el largo episodio del secuestro, se llevó el avión a Colonia y se prosiguió en esa jornada, con el mismo aparato, los servicios interrumpidos en la víspera.

El segundo Convair CV-600 CX-BOJ

El Convair CV-600 dio un resultado excelente a la compañía, difícilmente sus pilotos demoraban o suspendían algún vuelo, cuando esto ocurría siempre estaba en reserva el CV-240, como ya se había expuesto. No obstante, el CV-600 se iba desgastando, tanto su célula, con un promedio de siete aterrizajes diarios, como sus turbinas, de acuerdo al uso que se les daba.

Teniendo en cuenta el estudio ya hecho y presentado por el Directorio del ARCO en 1978 y, habiendo solucionado la parte financiera por medio de O.N.D.A., se adquirió en los Estados Unidos otro Convair VC-600 a la Bar Harbor Airlines del Estado de Maine, al noreste del país. Fue recibido en Miami por los Comandantes Carlos Mercader y Delfín Díaz Álvarez, así como por el Gerente Comercial Elbio Cabrera y la administrativa de la compañía Srta. Cristina Díaz Álvarez. Se trataba del CV-600 número de fabricante 13 cuya matrícula de los Estados Unidos era N94207, aquí se le adjudicó el registro CX-BOJ.

Fue traído en vuelo "ferry" tripulado por los Ctes. Mercader y Díaz Álvarez y, el despachador Elbio Cabrera; de pasajeros vinieron la Sra. Ana Sagues de Díaz Álvarez y la Srta. Cristina Díaz Álvarez. Partieron el 19 de julio de 1981 desde Miami; en ese día llegaron a Boa Vista al norte de Brasil, próximo a la frontera con Venezuela, con dos escalas técnicas en Puerto Príncipe, Haití y Caracas, Venezuela. El 20 prosiguieron su vuelo hacia el sur y pernoctaron en Santa Cruz, Bolivia, con paradas para recarga de combustible en Manaos, Brasil y Trinidad, Bolivia. El 21 arribaron a Colonia, habiendo descendido en Asunción, Paraguay, donde completaron sus tanques.

El 24 de agosto de 1981 ya liberado por la Aduana el CV-600 CX-BOJ, comenzó a volar en línea aérea; se aprovechó para pasar el otro CV-600 CX-BJL a "hoverhaul", desarmándolo totalmente, sus turbinas fueron enviadas a San Pablo, Brasil, y las hélices a los Estados Unidos, comenzando un profundo trabajo de revisión general, el que nunca se finalizó dadas las circunstancias del advenimiento, luego del quiebre de la "tablita" (profunda devaluación de la moneda uruguaya) en noviembre de 1982, las cuales trastocaron los planes financieros de la empresa y obligaron al uso permanente del CX-BOJ, hasta prácticamente agotarle las horas de vuelo el último día de 1986 y con ellas la vida de la compañía, como se verá.

El 3 de enero de 1982 se conmemoró el 25° aniversario de la fundación de ARCO, apareciendo en la prensa de la época un aviso de la empresa donde se veía un Convair en pleno vuelo y detrás, abajo, a su izquierda la ciudad de

Colonia, debajo de todo la frase "El volar no es sólo para los pájaros" (título de un filme dirigido por Robert Altman).

En ese momento la compañía contaba con dos aviones en orden de vuelo: el CV-600 CX-BOJ y el CV-240 CX-BHC, de los cuales volaba permanentemente el primero. Sus tripulantes eran: los Comandantes Carlos Mercader, Delfín Díaz Álvarez, Jorge Schell y Raúl Silveira y, el Primer Oficial Honorario Pisoni; el Comisario Gustavo Hargain y la Azafata María Priori.

En 1982 se evidenció un notorio descenso en el tráfico de pasajeros en el Río de la Plata, como consecuencia de la crisis económica que comenzó en 1981 en la República Argentina, la cual como siempre repercutió en Uruguay. Dicha situación obligó a las compañías aéreas que servían entre los dos países a reducir sus tarifas de ida y vuelta a Buenos Aires de U\$S 100 a U\$S 68. Esto forzó a ARCO a rebajar las suyas entre Colonia y Buenos Aires de U\$S 22.50 a U\$S 15.00-, con las malas consecuencias que ello trajo aparejado para su economía. A la referida adversidad pecuniaria hubo que sumar el quiebre de "la tablita" (devaluación de la moneda uruguaya), como ya se había adelantado, todo lo cual complicó los planes de la empresa para hacer frente al pago de la deuda contraída con la compra del Convair 600 CX-BOJ. La mencionada situación mejoró algo a fines del año 1982 en cuanto al tráfico de pasajeros, al comenzar una importante afluencia de uruguayos hacia Argentina, a fin de aprovechar la diferencia de cambios, la que, no obstante, no alcanzó a robustecer las finanzas de la empresa, por lo que se determinó vender el Convair 240 CX-BHC y luego al no encontrarse interesados, a rematarlo. Se fijó la fecha del 11 de marzo de 1983 para el remate, poniéndose una base de U\$S 23.333, sin que tampoco aparecieron compradores; su último vuelo, que fue de prueba local, se había efectuado el 30 de marzo de 1982.

Los años 1983 y 84 se fueron deslizando sin mayores novedades en la compañía, acentuándose en ese período las penurias económicas que caracterizaron su actividad, sin que se resintiera por ello la prestación de los servicios, ni la regularidad de los vuelos; evidentemente mantenimiento estaba en buenas manos y, todavía, se contaba con turbinas de recambio para el Convair 600, además de los buenos consejos del Sr. Peter Martin, técnico de la firma Rolls Royce de San Pablo, Brasil, quien algunas veces acudió a Colonia a fin de aportar su parecer en problemas referentes a esas plantas de poder.

Debemos consignar un suceso en la historia de Aerolíneas Colonia que no cambió su rumbo, pero que tuvo un significado simbólico en su trayectoria. El 7 de diciembre de 1983 efectuó sus últimos vuelos como Comandante de Aeronave don Carlos Mercader, al haber alcanzado la edad de 60 años, de acuerdo a lo aconsejado por OACI, que fija esos años como límite para ejercer dicho cargo, estando autorizado por tres más a seguir volando en línea aérea como copiloto, cosa que ocurrió, al solicitarle la dirección de la compañía que

hiciera uso de esa prerrogativa. En ese día cumplió sus últimos vuelos entre Colonia y Buenos Aires al mando de un avión de línea; completó en la jornada 15.785 travesías al Río de la Plata y 16.185 aterrizajes volando para ARCO. Había comenzado su actividad aérea el 7 de febrero de 1942 en biplano De Havilland "Tiger Moth" de la Aeronáutica Militar. Como Copiloto y a la vez Instructor se desempeñó durante esos tres años, continuando luego en la empresa como ejecutivo hasta su cierre.

A la búsqueda de medios alternativos, dentro de la función para la que estaba autorizada, que mejorara su situación económica, a fines de diciembre de 1984 ARCO logró durante la temporada de verano un contrato de carga aérea, para traer todos los días a primera hora de la mañana, los diarios y revistas argentinas desde Buenos Aires a Montevideo y Punta del Este. Estos vuelos comenzaron a partir del día 26 de diciembre de 1984 en la ruta: Colonia - Aeroparque - Carrasco - El Jagüel - Colonia; la que pasó a ser a partir del 19 de enero de 1985: Colonia - Ezeiza - Carrasco - Laguna del Sauce - Colonia. Finalizaron con la temporada de verano, el 10 de marzo de 1985. Los vuelos de línea con pasajeros entre Colonia y Aeroparque se realizaban al arribar desde Punta del Este.

Se vende la mayoría accionaria de ARCO.

El Sr. Delfín Díaz Cibils, Director Gerente de ARCO y uno de los accionistas más importantes, al no lograr que su compañía saliera de las crecientes complicaciones económicas, que dificultaban hacer frente a las obligaciones financieras contraídas con la adquisición del Convair 600 CX-BOJ, comenzó la búsqueda de inversores que se hicieran cargo, tanto de la deuda, como de la marcha de la empresa. A fines de 1984 llegó a un acuerdo con los Sres. Dr. Julio A. Mendizábal y Serafín C. Campos, argentinos, vinculados a la aviación comercial; el primero era propietario de la empresa ASTRO (Aero Servicios Regionales del Oeste S.R.L.), la cual se había originado como compañía de taxis aéreos en 1970 con aviones D.H. 104 Dove y luego con dos Britten Norman BN 2A-6 Islander, con los que llevó a cabo una línea aérea entre Buenos Aires y Carmelo en Uruguay (uno de ellos se accidentó en el Río de la Plata en mayo de 1979, regresando de Concepción del Uruguay donde también cumplía vuelos de taxi y regulares).

La mayoría del paquete accionario, alrededor de un 60% lo adquirió el Dr. Mendizábal por intermedio de la Señorita María Teresa Battó; a quién se le transfirieron las acciones, de acuerdo a la autorización del Poder Ejecutivo que figura en la Resolución N° 63.320 del 7 de mayo de 1985. Por la misma Resolución se autorizó la transferencia del 9% de las acciones a nombre del Cte. Carlos Mercader.

El cambio de manos de la administración de la empresa, que quedó bajo la dirección del Dr. Mendizábal y del Sr. Campos, siempre con la participación de O.N.D.A., trajo como consecuencia una serie de mutaciones, algunas traumatizantes, sin que se resintiera la prestación de los servicios, por lo menos por dos años más. Entre ellas es de destacar la separación del Sr. Delfín Díaz Cibils de la gerencia de la compañía y de su hijo, el Comandante Delfín Díaz Álvarez a la función de piloto; así como la renuncia del Sr. Elbio Cabrera a su calidad de Gerente Comercial y, otras alteraciones que transformaron la conducción de la entidad. A todo esto hubo que sumar el reintegro de tres de los pilotos de ARCO a PLUNA, los Comandantes Schell, Silveira y Pisoni, al ser restituidos en el correr de 1985 a sus antiguas cargos de aviadores, luego de la finalización de la intervención de la Fuerza Aérea a ese Ente Autónomo.

Antes del regreso de estos tres pilotos a PLUNA, se decidió tomar urgentemente otros para suplirlos; además, el 16 de octubre de 1985 el Cte. Mercader cumplía 63 años de edad por lo cual obligatoriamente tenía que dejar de volar en línea aérea como Copiloto, sumándose con él, uno más a la falta de profesionales en ARCO. En base a todo esto ingresó para ocupar el cargo de Comandante Carlos Canoura, piloto aviador militar que había comenzado a volar en 1957, fue Cte. de Canadair CL-44 y Boeing 707 en Aero Uruguay, hasta ese momento. En junio de 1985 reingresó el Primer Oficial Walter Gonçálves quien, como se recordará, había renunciado en 1979 para volar en Brasil. También en junio de 1985 ingresó para llenar un puesto de Comandante Ricardo Zecca, piloto aviador militar que había comenzado a volar en 1959, en ese momento estaba calificado como Cte. de Boeing 727 y 707 volando en PLUNA. Más adelante se completó la nómina de pilotos con el alta de Rodolfo Argimón, aviador civil de nacionalidad uruguaya, radicado en Buenos Aires.

Los vuelos se fueron desarrollando normalmente con el Convair 600 CX-BOJ, en lo que quedó del año 1985, lográndose mantener al referido avión en vuelo día a día. Al igual que en el verano anterior, a fines de diciembre de 1985 ARCO comenzó a traer diariamente la prensa argentina desde Ezeiza a Carrasco y Punta del Este (Laguna del Sauce); asimismo el 7 de febrero de 1986 se dio inicio a una línea aérea de pasajeros entre Aeroparque y Punta del Este, que se mantuvo hasta el mes de marzo, sin perjuicio de sustentar el servicio Colonia- Buenos Aires.

En mayo de 1986 se realizó una reestructuración de la administración de la compañía, de acuerdo a lo siguiente: el Directorio quedó constituido con el Dr. Juan L. Aguerre Cat (de ONDA), como presidente; el Cnel. (Av.) Carlos R. Mercader, Vicepresidente; la Srta. María Teresa Battó, Secretaria; y el Cr. José L. Damonte, vocal.

El Dr. Julio A. Mendizábal era el Apoderado General y se desempeñaba como Coordinador General, complementándose con la presidencia de ARCO Argentina S.A.. El Sr. Serafin C. Campos se desempeñaba como Apoderado General de la empresa y Gerente de Operaciones. El Sr. Horacio Lorient que hasta ahora ocupaba el cargo de Sub Gerente Financiero pasó a ser Gerente. El Ing. Aeronáutico Humberto Coccaro, cuyo cargo era el de Asesor Técnico pasó a desempeñarse como Supervisor Técnico con dependencia de la Gerencia de Operaciones, teniendo a su cargo las áreas de mantenimiento, almacenes y taller. El Sr. Azor Gutiérrez era el encargado de mantenimiento y a su vez a cargo de toda el área del taller. El Comandante Mercader quedó a cargo de Relaciones Públicas y Humanas, además de las Tripulaciones. Se incorporó al Sr. Bruno Musitelli como promotor independiente y coordinador de ventas con dependencia de la Gerencia Comercial que se mantuvo vacante, a cargo del Directorio; el Sr. Musitelli había formado parte del grupo fundador de ARCO en 1957. Por otra parte la Asesoría Legal la daba el Estudio del Dr. Berro; y la Asesoría Contable el Cr. César Antelo.

Esta serie de cambios en la organización no alteró el desempeño de la compañía, cuyo funcionamiento dependía de que se mantuviera en orden de vuelo el único avión que volaba en ese momento, el Convair 600 CX-BOI, aeronave a la cual se le iban terminando las horas y los ciclos (despegues y aterrizajes), y podía rivalizar con los aviones de L.A.P.A., la línea argentina que competía con ARCO.

Por esa época se mejoraron las instalaciones de la aeroestación de Colonia, arreglando los baños, el salón de pasajeros; así como un ómnibus para el traslado de los pasajeros en Buenos Aires. Sin embargo las turbinas de recambio para que el avión siguiera funcionando, no se enviaban a San Pablo, Brasil, a fin de efectuarles las inspecciones mandatorias de la fábrica, lo que fue agotando la vida útil de las que estaban instaladas.

Los servicios de rutina se iban cumpliendo con las tripulaciones que ahora estaban conformadas por los Comandantes Carlos Canoura y Ricardo Zecca, más los Primeros Oficiales Walter Gonçalves y Rodolfo Argimón. A veces a dichos servicios se les sumaba algún "charter" de carga o pasajeros, como el realizado con el combinado argentino de fútbol entre Ezeiza y Córdoba que fue comandado por el Cte. Carlos Canoura y el Primer Oficial Rodolfo Argimón.

Pero los días, las horas y los ciclos iban pasando inexorablemente sin que se buscara una solución, parecería que se esperaba un desenlace mágico que no venía. El fin era previsible y no podía ser otro que la conclusión de la compañía.

Los repuestos se fueron agotando, sin reponerlos, entre ellos los discos de freno. Algunas partes como hélices, generadores, una planta de poder, se enviaron a Panamá; sin que nunca regresaran; en cambio se pagaba puntual-

mente el servicio que prestaba ASTRO (que ahora era el representante de ARCO en Buenos Aires) en Aeroparque.

En octubre de 1986 hubo que parar el CX BOI en vista de que una de las turbinas había finalizado sus ciclos y no existía otra de reposición. Se acudió al Sr. Peter Martin de las Rolls Royce de San Pablo quien en noviembre le dio una extensión de 25 ciclos más a dicho motor, por lo cual se pudo seguir volando por unas pocas semanas.

En noviembre de 1986 al recomenzar Aero Uruguay su actividad como aerolínea de carga, llamó al Cte. Canoura, quien había sido piloto fundador de esa empresa, a que volviera a desempeñarse como tal, razón por la cual abandonó ARCO para dedicarse a volar grandes aviones en esa carguera.

El fin de Aerolíneas Colonia S.A.

De esta manera se llegó al 31 de diciembre de 1986, en se día se efectuaron los vuelos habituales entre Colonia y Aeroparque; el postrero de ellos hacia Colonia fue el último de la compañía ARCO, con él finalizaron los ciclos autorizados por el Sr. Martin. Los pilotos fueron el Cte. Ricardo Zecca y el Primer Oficial Walter Gonçalves.

Con los servicios prestados en aquel aciago día de fin de año, ARCO finalizó su ciclo como aerolínea, desapareciendo del mercado de los vuelos internacionales en esa cortísima ruta, la cual quizá algún día, cuando funcione el puente Colonia - Buenos Aires (si es que se concreta dicha obra) se evoque como algo insólito de una época ya perimida; hoy, en el 2007 se la recuerda poco y varios de los jóvenes aviadores profesionales que están volando, nunca la oyeran nombrar, así como la mayoría de los pilotos de línea no saben que en 1939-40 existió el "Expreso del Plata", primera línea aérea de Colonia a Buenos Aires, que era nacional.

Hasta mediados del año 1987 ARCO mantuvo abierta la aeroestación, que era de su propiedad y estaba fuera del predio del aeropuerto, cobrando por su uso a L.A.P.A. (Líneas Aéreas Privadas Argentinas) que también daba el servicio aéreo entre Colonia y Buenos Aires, con ella se iba pagando parte de los sueldos a sus empleados, pues el directorio pensaba en la reactivación de la empresa, tan es así que se solicitó a la Dirección General de la Aviación Civil las dispensas necesarias para la reanudación de los servicios, siendo autorizada por las Resoluciones Nros. 32 y 37 del 21 de abril y el 11 de junio de 1987 respectivamente; vencidos con exceso los términos de la dispensa, ARCO no reanudó los servicios, verificándose que tampoco se hallaba en condiciones de hacerlo. Como consecuencia de la inactividad aeronáutica de ARCO la D.G.A.C. por la Resolución N° 51/87 del 21 de agosto de 1987 suspendió preventivamente las autorizaciones operativas de la empresa solicitando al Poder Ejecutivo la revocación de los permisos; por todo lo cual el 15 de diciembre

de 1987 el Poder Ejecutivo por la Resolución N° 66.020, revocó sus autorizaciones operativas aeronáuticas dispuestas en 1957.

Este desenlace no fue una sorpresa para nadie, no obstante el fin de una empresa aérea con más de veinticinco años de actividad, se hizo sentir en nuestro pequeño medio pero sobre todo lo padecieron sus funcionarios, quienes vieron como se vino abajo paulatina e irremediablemente su fuente de trabajo, que por otra parte era ya tradicional en la ciudad de Colonia, pues se puede decir que la aviación comercial se había instalado en esa ciudad desde 1939 con Expreso del Plata, SANA, CAUSA, AUSTRAL, ARCO, y LAPA, hasta ese año y siguientes, con otras compañías como se verá.

Algo semejante ya había ocurrido en 1967 con CAUSA, de la cual varios de los funcionarios de ARCO lo fueron también de esa extinta empresa y, como ocurrió con ella, en defensa de sus haberes no pagos optaron por el embargo de los bienes de la compañía a fin de resarcirse económicamente.

Bibliografía y fuentes documentales de ARCO

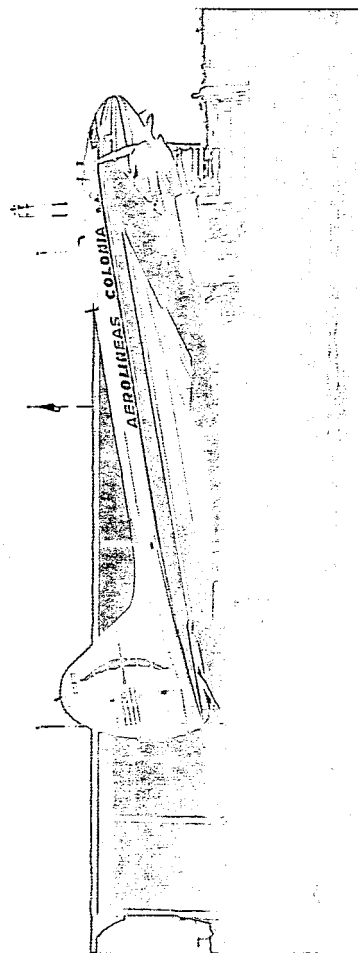
- Boletines del Ministerio de Defensa Nacional.
- Ordenes del Comando General Fuerza Aérea.
- Revistas: Aviación Latinoamericana.
- Diarios de Montevideo: El Día, El Diario, La Mañana, El País, El Plata.
- Entrevistas: Cte. Carlos R. Mercader, Cte. Raúl Balasánian, Primer Oficial Rubén Jackson, Sr. Horacio J. Lorient, Cte. Ricardo Zecca.
- Libro de Actas de ARCO.
- Consultas telefónicas: Sr. Juan Ayala, Sr. Gustavo Héctor Hargain, Cte. Delfín Díaz Álvarez, 2° Cte. Walter Gonçalves, Cte. Ricardo Zecca.
- Libros de vuelo de: Cte. Carlos Mercader, Cte. Delfín Díaz Álvarez, 1er. Oficial Rubén Jackson.
- Documentos sobre ASTRO, facilitados por Francisco Halbritter.
- Carta con datos históricos del 2° Cte. Walter B. Gonçalves
- Fotos y documento del Cte. Carlos R. Mercader
- Fotos y documentos del autor.



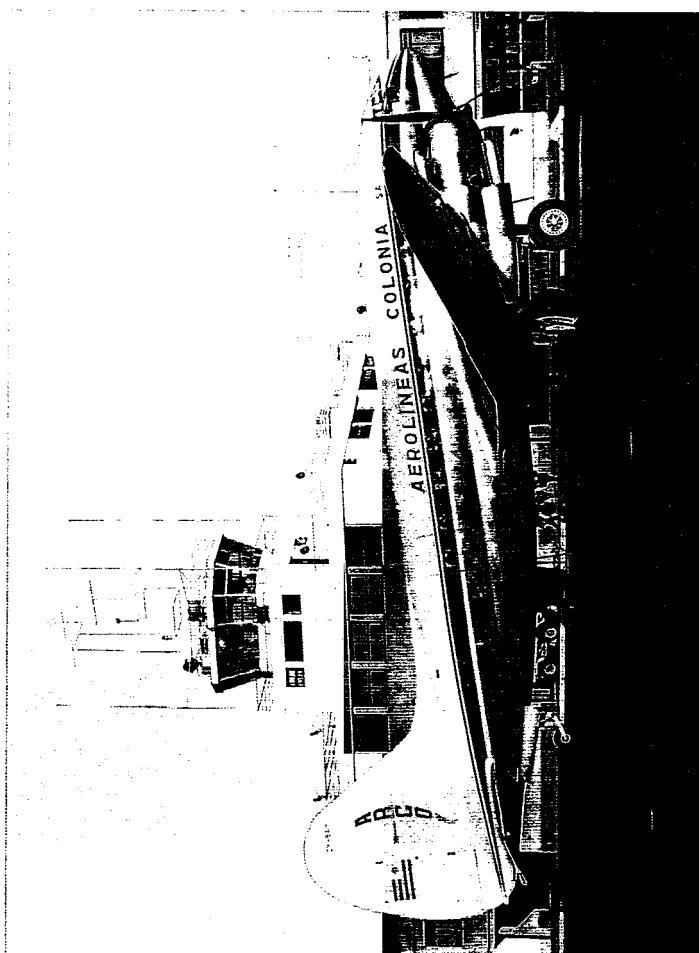
Aeroparque invierno de 1964. Cte. Ángel Arriera, Cte. Eleazar Pedragosa y Cte. Carlos R. Mercader



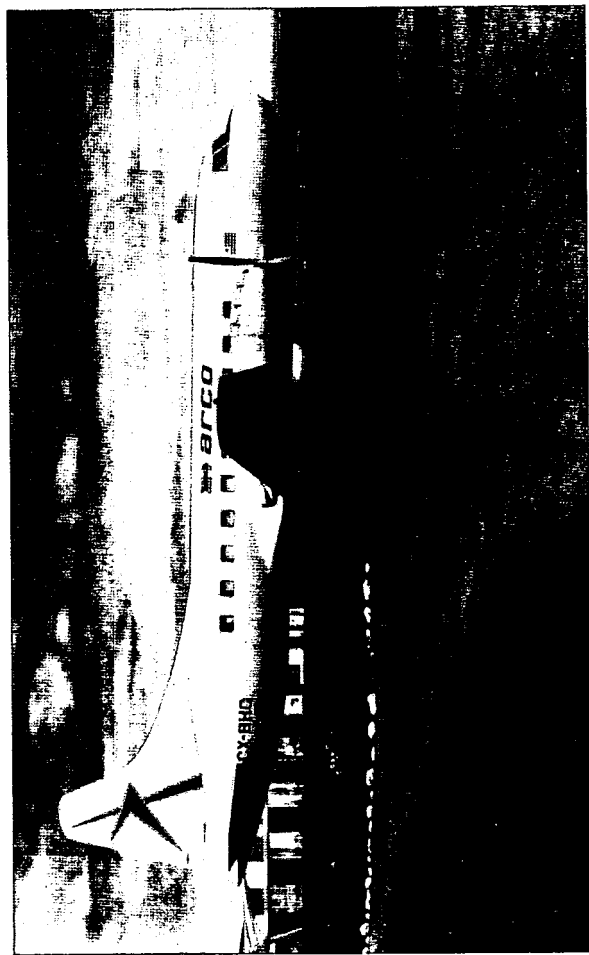
Carlos Mercader, Leslie Indarte, Carlos Chevalier, Manucho Díaz (Insp. de la DAC), avión Curtiss C-46 CX-AYR en Colonia, fecha que comenzó a volar con el nombre de ARCO: 16 de Junio de 1964



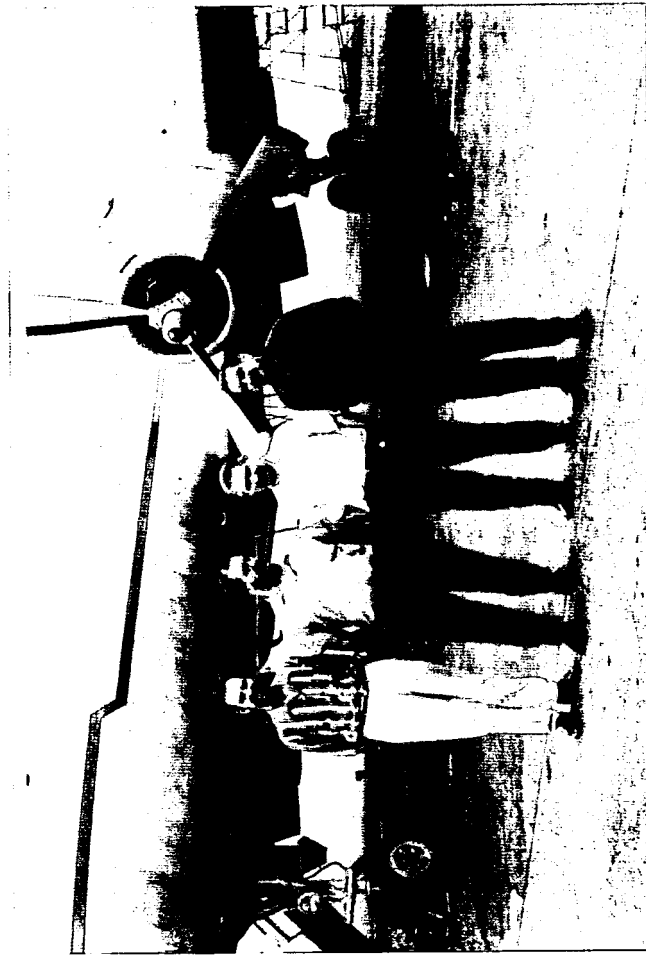
Curtiss C-46 CX-AYR frente a la aerostación de ARCO en Colonia



Curtiss C-46 CX-AYR en Aeroparque de Buenos Aires



Convair 240 CX-BHC en Colonia



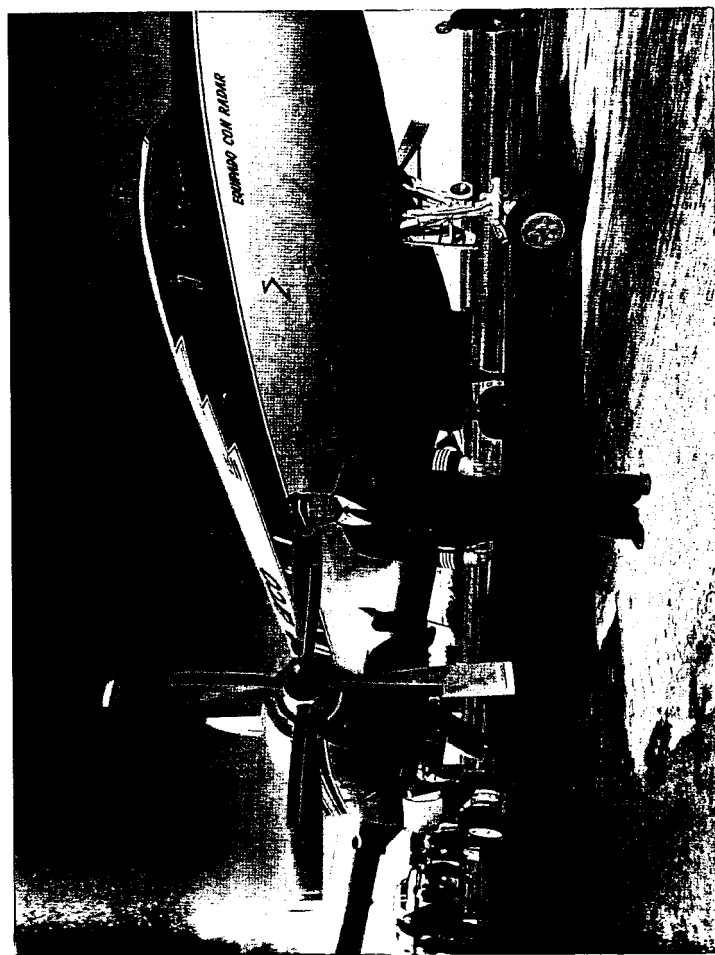
Carrasco, abril de 1970. Raúl Balasanian, Gustavo Argón, Cte. argentino Ricardo Baldán y Carlos R. Mercader. Convair 240 CX-BHC



12 de noviembre de 1980, día del secuestro.
1er. Oficial Honorato Pisoni, Azafata María Elisa Priori,
Cte. Carlos R. Mercader. Detrás Convair 600 CX-BJL



Convair 600 CX-BOJ



El Cte. Carlos Mercader delante del Convair 600 CX-BJL en Colonia

**TODOS
LOS
DIAS**

BUENOS AIRES

COLONIA

AEROLINEAS COLONIA
PLAZA CAGANCHA 1300
TEL. 8 92 30 - 8 64 24

12 minutos de vuelo
ARCO

SERVICIOS DIARIOS: CON LOS MAS COMODOS HORARIOS desde su propio aeropuerto, el más importante del Pof, después del Nacional de Carrasco, hasta el AEROPUERTO de Buenos Aires...

3

COMBINANDO A Y DESDE MONTEVIDEO CON LOS "SILVER-JET" de ONDA

Pasaje completo desde Montevideo a Buenos Aires
(AVION Y AUTOMOBIL)
Ida...\$ 90.00 Ida y vuelta...\$ 180.00

en su oficina de viajes
en O.N.D.A., y en...

Aerolíneas Uruguayas S.A. (AUSA) 1967-1968

Un grupo de hombres de negocios uruguayos, estimulados por un ecuatoriano radicado en la zona de Miami, Estados Unidos, el Sr. Nelson Puente, persona vinculada a la aviación de ese país y de Latinoamérica, decidieron formar una compañía de carga aérea, mediante la adquisición, en principio, de un avión cuádrimotor Lockheed L.749 Constellation, que en esa época ya no servían a casi ninguna línea aérea y se podrían conseguir a buen precio en los aeropuertos de Miami, donde habían varios estacionados.

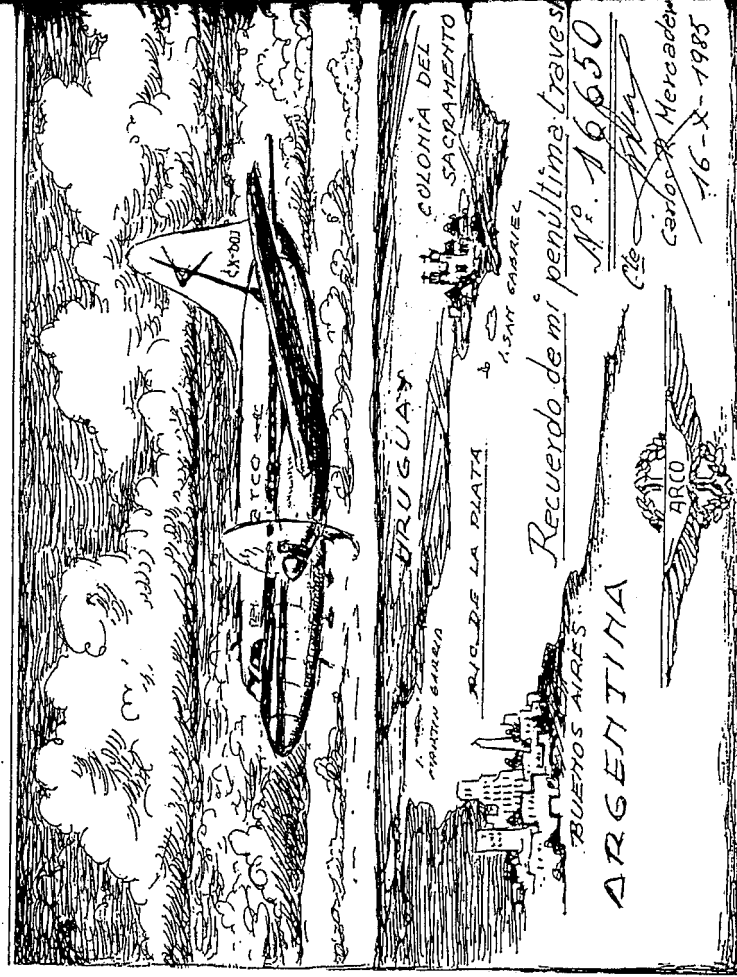
Dicho grupo de uruguayos crearon a mediados de 1967 una sociedad anónima en formación, que nunca alcanzó a constituirse; sus miembros eran: Miguel Cossini Morrison, Presidente; Angel Zeiter, Vicepresidente; Carlos María Seoane, Tesorero; y Nelson Puente, Vocal.

En Montevideo trabaron contacto con los pilotos de PLUNA Raúl Rodríguez Escalada y Mario Jorge Añorga, a fin de que recibieran y trajeran en vuelo un Constellation que se adquiriera en Miami, con la idea de que realizaran un curso rápido del avión en esa ciudad norteamericana y ya venir en el vuelo hacia Uruguay con carga; el Cte. Rodríguez Escalada es un estudioso y avezadísimo aviador que no tendría dificultad en calificarse, al Cte. Añorga le iba a ser más dificultoso, el problema entre otros, es que cualquier curso sobre un avión no se da gratis en ningún lado y menos en los Estados Unidos, teniendo en cuenta todo esto, se optó por contratar al Cte. Luis Rivero que voló en CAUSA ese tipo de aparato y estaba calificado en él.

Los tres marcharon hacia Miami a principios de diciembre de 1967, allí les entregaron el avión que había adquirido AUSA. Se trataba del Lockheed L-749A-79-31 Constellation, número de fabricante 2565, cuya matrícula americana era N1949, el cual originalmente había pertenecido a BOAC con la matrícula británica G-ANUR, luego a Ace Freighters, Skyways of London Ltd. y a Qantas con la matrícula australiana VH-EAB. No se encontraba en buen estado, tenía varias deficiencias: como problemas en el sistema hidráulico, no presurizaba correctamente etc.; imperfecciones que algunas se repararon para efectuar el vuelo hacia Montevideo. El Cte. Rivero logró revalidar su licencia de piloto uruguayo en los Estados Unidos, en base a su brevet de aviador naval por cursos realizados en la Aviación Naval de ese país; ya que el avión vendría con su matrícula norteamericana N1949.

El 18 de diciembre de 1967, el mando del Cte. Rivero, con los otros dos pilotos y un ingeniero de vuelo americano, se efectuó un vuelo de prueba en la zona de Miami, durante el cual se chequeó los sistemas del aparato y su estado general en el aire.

Con todo pronto, el 22 de diciembre se inició el "ferry" hacia Uruguay en el Constellation vacío, tripulado por los tres aviadores uruguayos y el ingeniero americano; el 23 llegó a Carrasco con escalas técnicas en Barranquilla, Colombia y Antofagasta, Chile.



Aquí el avión se matriculó en el Registro Nacional de Aeronaves a nombre de AUSA con las marcas CX-BHC (matrícula que se usó en 1974 para identificar un Convair 240 de ARCO, como ya se vio en la historia de esa compañía); quedando en condiciones reglamentarias para comenzar a volar con la bandera uruguay. El 14 de febrero de 1968 se le efectuó un vuelo de prueba sobre Carrasco, a fin de arreglar los detalles que se encontraran.

Los dos Comandantes de PLUNA: Rodríguez Escalada y Añorga regresaron a sus tareas en dicho Ente Autónomo, por lo cual se contrató a los ex pilotos de CAUSA, Luis Riverós y Edgardo Rodríguez Laferranderie; así como a los ex ingenieros de vuelo también de CAUSA: José Villanueva y Heber Perna Luna.

El primer vuelo de carga se efectuó el 2 de marzo de 1968. Ese día partió hacia Miami la tripulación conformada por: los Ctes. Luis Rivero, Luis Riverós y Edgardo Rodríguez, con el Ing. de Vuelo José Villanueva; luego de pernoctar en Lima, allí dejaron carga, continuaron el 4 de marzo a Barranquilla en Colombia, aeropuerto en el que tuvieron un problema con la hélice de un motor que se disparó (eran comandadas eléctricamente), lo cual se solucionó el día 7 de noche y salieron con destino a Miami, donde llegaron en la madrugada del 8 de marzo. En esa ciudad el avión tenía que recibir una carga de materiales para pozos de petróleo de la compañía Gulf, la que fue estibada; el Sr. Nelson Puente que se encontraba en ese lugar, pretendió que el aparato despegara con el combustible necesario para llegar a Lima que era el punto en que tenían que entregar la carga, sin escalas intermedias y así ahorrarse un aterrizaje, lo cual lo dejaría pasado de peso para el decolaje, negándose el Cte. Rivero a tomar dicha responsabilidad en contra de las normas de peso y balance del avión. Esta controversia de dilucidó en Montevideo con el despido de Rivero. El avión partió el 16 de marzo hacia Lima al mando del Cte. Rivero con el combustible acorde a la carga que llevaba, por lo que tuvo que hacer una escala técnica en Panamá. El 19 regresaron a Montevideo donde llegaron el 21 de marzo, pasando por Santa Cruz de la Sierra en Bolivia y Asunción del Paraguay.

Al quedar acéfalo el cargo de Comandante por el despido de Rivero, se llenó con el ingreso de Alfredo Sosa Villazán ex Comandante de CAUSA con mucha experiencia en ese tipo de avión.

Pocos vuelos más se cumplieron en esta compañía; el primero en el que intervino el Cte. Sosa fue a Ezeiza, Buenos Aires, el 27 de marzo con regreso al día siguiente.

El 21 de abril partió el avión tripulado por los Ctes.: Alfredo Sosa, Luis Riverós y Edgardo Rodríguez y como Ing. de Vuelo Heber Perna Luna; con carga hacia Miami, pasando por Lima y Key West (donde debieron pernoctar por mal tiempo). El 24 y 25 de abril regresaron con carga para Asunción del Paraguay, con escalas en Curazao y Manaos. En Asunción los Ctes. Riverós y

Rodríguez abandonaron el avión a causa de desavenencias con el Cte. Sosa, por lo cual este se vio obligado a solicitar urgentemente a Montevideo un copiloto, debido a que tenía que regresar a los Estados Unidos a traer más carga para Asunción. Desde Montevideo vino el veterano Cte. Nilo A. Zerpa el día 27 de abril; el Cte. Zerpa no estaba calificado en el avión, ni nunca lo había volado, no obstante el mismo 27 de abril partieron hacia el norte, pernoctaron en Caracas (donde los robaron en el hotel mientras dormían) y al otro día aterrizaron en Miami. El 2 y el 3 de mayo regresaron a Asunción por Caracas y Manaos; el 5 de mayo llegaron a Carrasco.

El Cte. Sosa a su regreso de ese vuelo ingresó como piloto en la compañía Aerotransportes Entre Ríos de la Rep. Argentina, empresa de carga aérea que contaba con Constellations y luego con Canadair CL-44; en uno de estos últimos el matriculado LV-JYR desapareció en la Cordillera de Los Andes, cargado con ganado, el 20 de julio de 1972.

El Constellation de AUSA permaneció parado todo lo que quedaba del mes de mayo y casi todo el de junio de 1968. Existiendo la posibilidad de realizar vuelos de carga con carne enfiada hacia Lima, Perú, el ex Cte. de CAUSA Carlos De Tomaso y un Sr. Carballido, propietario de una casa de automóviles en la calle Andes casi Colonia, negociaron un vuelo a Lima en el CX-BHC con AUSA, dando como posibilidad la opción de adquirirlo si todo salía bien.

El vuelo se efectuó, partiendo el 25 de junio de 1968, tripulado por los Ctes.: Luis Rivero y Carlos Boretto (ex piloto de CAUSA) y el Ing. de Vuelo, José Villanueva, contratados por De Tomaso y Carballido y, como tripulante extra el propio Carlos De Tomaso. La carne se entregó en perfecto estado y el avión regresó el 28, directo a Carrasco.

El referido vuelo fue el último que hizo el CX-BHC. Al no recibir el pago de sus haberes de AUSA, Rivero y Villanueva embargaron judicialmente a la referida aeronave, la cual finalmente se remató como chatarra.

Así terminó esta efímera compañía de carga aérea, con menos de un año de vida.

Bibliografía y fuentes documentales de AUSA

- Consultas y entrevistas a los Ctes.: Luis Rivero, Luis Riverós, Raúl Rodríguez Escalada y Nilo A. Zerpa
- Libros de vuelo de Luis Riverós y Luis Rivero
- Lockheed Constellation por Kenneth E. Wixey
- Foto de Gary Kuhn, vía Eduardo Luzardo
- Documentos del autor.

ALAS (Atlántida Línea Aérea Sudamericana).

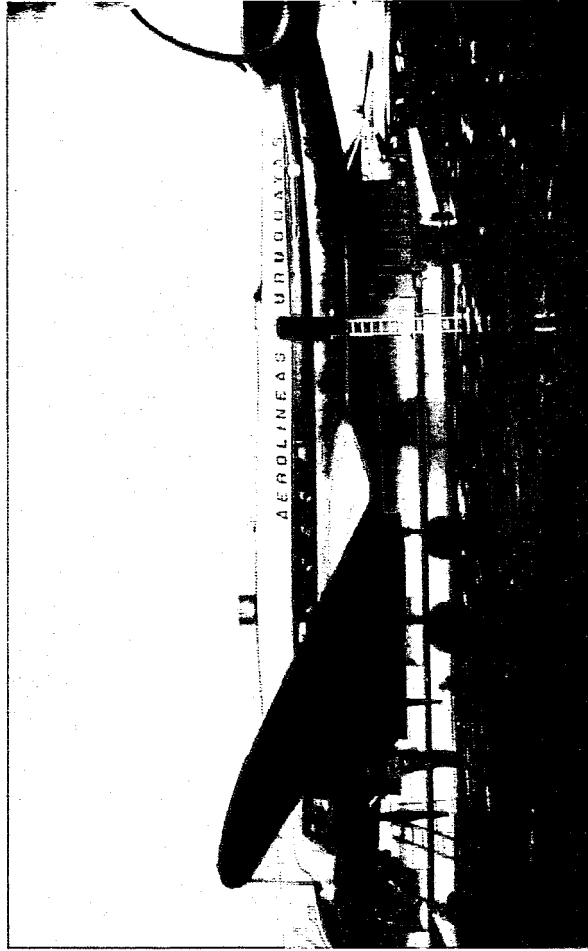
El Capitán de Fragata Aviador Naval (R) Luis N. Rivero, no obstante la mala experiencia que tuvo con AUSA, seguía pensando que bien organizada podría ser rentable fundar una línea aérea de carga en nuestro país, lo cual fue bien visto por un grupo de inversores que comenzaron en 1970, los preparativos para crear una razón social a la que denominaron TRANSAER, la cual estuvo formada por los señores: Hugo Dorta, Presidente; Carlos María Seoane, Vicepresidente; Contador Miguel Acevedo Terra, Tesorero; C/F (R) Luis N. Rivero y José Witkind, Vocales. Proyecto que no prosperó por diversas causas.

Pasaron algunos años y el proyecto renació en la mente de algunos de sus planificadores impulsado nuevamente por el Cap. Rivero, esta vez con mayor fuerza e ímpetu, tan es así que el 9 de noviembre de 1976 se constituyó una Sociedad Anónima la que fue firmada por: Bruno Musitelli, Carlos M^a Seoane, José Witkind, Marcelo González, Teresa Fernández de Edelman, Luis N. Rivero, Esc. Gerardo Rocca Couture y Cr. Carlos Lecueder. Se registró el 24 de marzo de 1977 con el denominativo ALAS (Atlántida Línea Aérea Sudamericana) y se publicó el 1° de junio de 1977.

El Consejo Directivo de la Sociedad Anónima estuvo integrado de la siguiente manera: Cr. Carlos Lecueder, Presidente; Bruno Musitelli, Vicepresidente; Carlos M^a Seoane, Luis N. Rivero, José Witkind y Teresa Fernández de Edelman, Vocales. El Cap. Rivero fue designado además Gerente de Operaciones.

Luego de constituida y registrada la Sociedad Anónima y de haberse efectuado un estudio de cual era la aeronave más adecuada, cercana y que estuviera al alcance de ALAS, se hizo un acuerdo con la empresa argentina de carga aérea Aerotransportes Entre Ríos (AER) por el cual esta le cedía a ALAS el "leasing" (arrendamiento) de una avión Canadair CL-44-6 "Yukon" de cuatro motores turbohélices Rolls Royce Tyne Mk 515/10 de 5.730 e.s.h.p. cada uno, con una capacidad de carga máxima de 28 toneladas; cuyo número de fabricante era 8 y su matrícula argentina LV-JZB ex RCAF (Royal Canadian Air force): 15.508, RCAF: 15.928, RCAF.106.928, LV-PRX.

Paralelamente se realizó una solicitud a la Dirección General de Aviación Civil para que le autorizara a cumplir servicios de transporte aéreo internacional no regular de carga y comenzar sus operaciones con material de vuelo de matrícula extranjera, mientras se realizaran los trámites correspondientes para regularizar la situación. El Poder Ejecutivo por la Resolución N° 52.432 de 15 de noviembre de 1977 autorizó a ALAS a explotar servicios aéreos internacionales no regulares de carga desde y hacia Montevideo, con la aeronave matrícula extranjera LV-JZB, por el término improrrogable de 180 días a partir de la fecha de iniciación efectiva de los servicios.



*Constellation L-749 de Aerolíneas Uruguayas, Miami. Diciembre de 1967,
foto de Eduardo Luzardo, vía Gary Kuhn*

Por esa época la compañía AER, que había llegado a un acuerdo con ALAS, se unió con otra carguera argentina semejante: TAR (Transporte Aéreos Rioplatenses), con material de vuelo análogo; cada una tenía cinco aviones CL - 44.

El inicio de ALAS y su drástico final.

La empresa montó sus escritorios en pleno centro de Montevideo, calle Río Negro 1354, piso 6° oficinas 34 y 35, donde comenzó a tender sus redes a fin de organizar la nueva compañía.

En una de las oficinas, el personal navegante que conformaría la firma recibió un cursillo teórico sobre el avión CL- 44, impartida por José Burgueño, Ingeniero de vuelo de TAR, quien el 18 de julio de 1981 moriría trágicamente cumpliendo su labor en el CL-44 LV-JTV, durante un vuelo de carga entre Teherán en Irán y Larnaka en Chipre, al haberse desviado dicho avión de su ruta y ser derribado por aviones de combate soviéticos sobre territorio de la URSS, perdiendo la vida todos sus tripulantes. Efectuaron el cursillo los pilotos Luis N. Rivero (ex Primer Oficial de CAUSA y Cte. de Aerolíneas Uruguayas), Julio C. Monzón (ex. Cte. de PLUNA), Jorge Schneckenburger y José Duffau; y los ingenieros de vuelo Ronaldo San Martín y Heber Perna Luna.

El avión fue entregado por AER a ALAS el 19 de marzo de 1978 y traído en vuelo con su matrícula argentina LV-JZB desde Ezeiza en Buenos Aires a Carrasco, el 22 de marzo por los Comandantes de AER y TAR Armando Tayler y Jorge Navratil, ambos uruguayos ex pilotos de PLUNA, quienes tuvieron la tarea de dar instrucción y preparar los aviadores de ALAS; completaba la tripulación un Ingeniero de Vuelo de AER, quien se alternaba con otros a fin de adiestrar a sus homólogos uruguayos en los vuelos contratados.

Según estaba autorizada, ALAS comenzó inmediatamente sus servicios al extranjero con carga desde y hacia Buenos Aires y Montevideo. Normalmente encabezaba la tripulación uno de los dos Comandantes uruguayos que vinieron con el avión, completándola con pilotos e ingenieros de vuelo uruguayos y argentinos, aunque a veces también un Comandante o un Copiloto argentinos formaban parte de la dotación, pues el avión continuaba con matrícula argentina; recién el 3 de noviembre de 1978 se inscribió en el Registro Nacional de Aeronaves, con las marcas CX-BKD, volando a partir de ese día con el registro uruguayo. El avión llevaba pintado con grandes caracteres ALAS detrás de la cabina de mando y, Uruguay Cargo, enseguida de las alas entre estas y la cola.

Con las facilidades obtenidas anteriormente en América y en Europa por AER y TAR, ALAS se fue desenvolviendo en el mundo de la carga aérea, con tres entradas en los Estados Unidos: ciudades de Nueva York, Miami y Hous-

ton y, en Europa la ciudad de Basilea, Suiza. En dichas ciudades se concentraba y consolidaba la carga, tanto por medio de camiones como por vía aérea. De esta manera se iban cumpliendo los servicios requeridos, tanto a los Estados Unidos como a Europa, con otros por América o combinados, según las circunstancias. Uno de ellos como ejemplo puede ser el efectuado en febrero de 1978, con la tripulación compuesta por los comandantes Armando Tayler, Luis N. Rivero y Julio C. Monzón, con el ingeniero de Vuelo, Heber Perna Luna, que se extendió de Buenos Aires, de donde partieron el 17 de febrero hacia Managua, Nicaragua, para dejar carga y de allí a Miami; al otro día salieron en un vuelo directo hacia Basilea, en esa ciudad suiza cargaron y el 21 de febrero comenzaron el vuelo de retorno a Montevideo pasando por Las Palmas, Islas Canarias y Recife.

Normalmente en la ruta hacia Basilea desde el Río de la Plata, se hacían escalas técnicas en Recife e Isla de Sal, dependiendo del peso del avión; al regreso también se detenían en esos aeropuertos. En los vuelos a los Estados Unidos y su regreso se alternaban los reabastecimientos de Panamá o Curazao, según los puntos de llegada y salida.

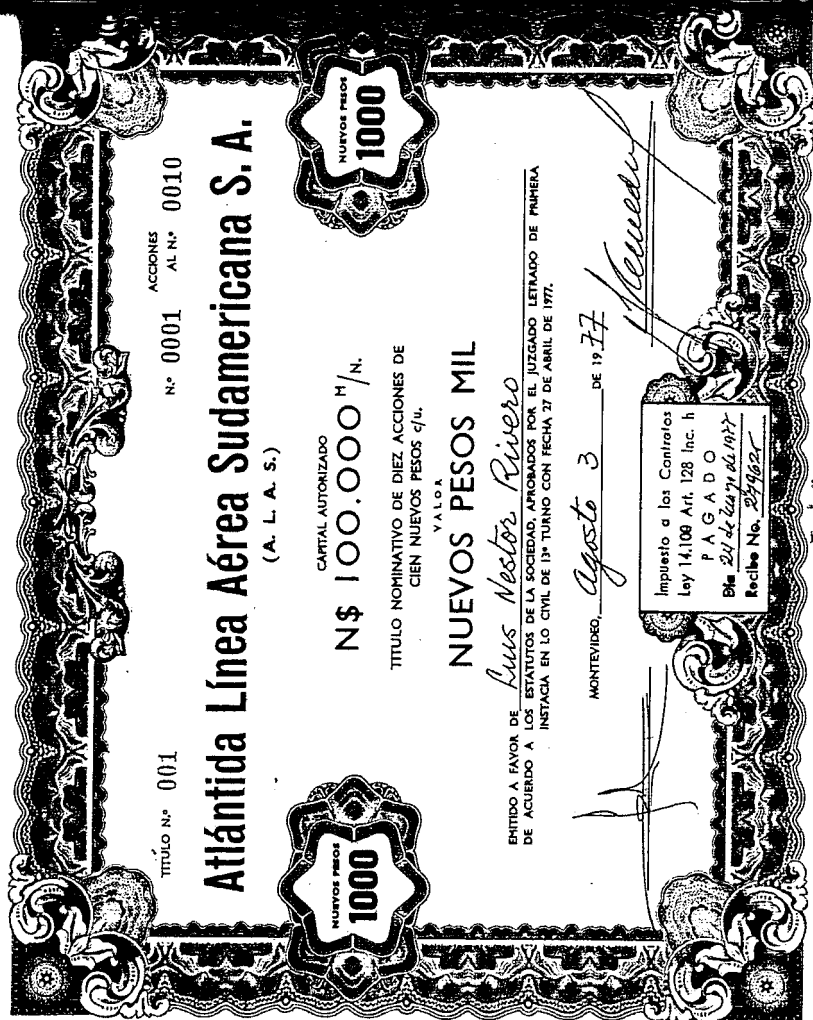
Lamentablemente la compañía vio frenada su trayectoria de la noche a mañana, al accidentarse su único avión el 9 de octubre de 1979. Tripulado por el Cte. Jorge Navratil, el Primer Oficial Jorge Schneckenburger y el Ingeniero de Vuelo Ronaldo San Martín, el Canadair CX-BKD provenía de Buenos Aires a Carrasco con destino final a la Ciudad de Guatemala; al aterrizar, la pierna derecha de su tren de aterrizaje se plegó quedando el aparato con deterioros en plena pista principal del aeropuerto, sin que su tripulación sufriera daños. El problema fue la imposibilidad de levantar el avión para llevarlo a talleres, por la inexistencia en Uruguay y la región de los artefactos necesarios para tal fin; el hecho fue que la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica exigió la remoción del Canadair a fin de dejar operativa la pista. Al no poder cumplir ALAS con esa demanda, hubo que incinerarlo, con gran desazón para todo el mundo, luego de quitarle los motores, instrumentos y otros equipos.

La esperanza de reflotar la compañía, luego de este dramático episodio, radicó en el seguro que se iba a cobrar, cosa que normalmente lleva trámites y demoras; se había pensado con ese monto acercarse al costo para negociar un Boeing 707 carguero, sin llegar a concretarse.

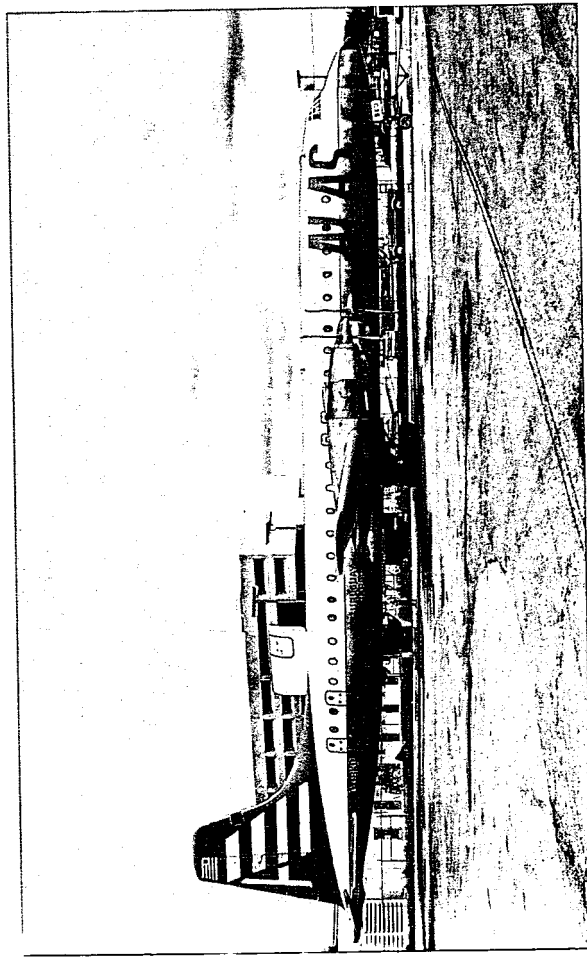
Luego del accidente, se realizaron algunos vuelos combinados con TAR, finalizando todo a fines de 1979.

Bibliografía y fuentes documentales de ALAS.

- Entrevistas: Cte. Luis N. Rivero.
- Consultas telefónicas: Ing. de V. Ronaldo San Martín, Cte Armando Taylor, 1er Oficial Jorge Schneckenburger.
- Boletín del Ministerio de Defensa Nacional.
- "Airliners since 1946" por Kenneth Munson.
- Diario Oficial.
- Documentos y fotos del autor.



Acción de ALAS cedida gentilmente por Luis N. Rivero



Canadair CL-44 CX-BKD en Estados Unidos, 1978

Capítulo VI

- AEROURUGUAY
- 2ª AUSA

Aero Uruguay S.A.

Introducción

El Coronel.(Av.) (R) Atilio Bonelli siempre se caracterizó por ser un hombre creativo y decidido, aunque para algunos puede ser polémico, para todos sin lugar a dudas es un emprendedor y generador de actividades aeronáuticas, que no cesa, pues hasta hoy (primer tercio del año 2007) con casi 87 años de edad continúa vinculado a los negocios de la aviación mediante entidades que fundó hace mas de treinta años y, como si fuera poco, se mantiene como Presidente del Grupo Simbólico 3,4,6 de Transporte.

Desde los comienzos de su carrera como aviador militar, se destacó como piloto de transporte, volando el legendario C-47 casi desde las primeras épocas en el Uruguay, cumpliendo misiones por toda América y luego, con los Fokker F-27 que trajo volando desde Holanda a través del Atlántico Norte. Asimismo paralelamente, ocupó cargos relevantes en su profesión, siendo el último y muy recordado, el de Director General de Aviación Civil, donde maduró su vieja vocación de fundar una línea aérea. Decimos muy recordado porque así fue entre todos los funcionarios civiles de esa dependencia de la Fuerza Aérea; memorizamos la cena de despedida que le brindamos el 27 de agosto de 1975 en el Restaurant Panamericano, en la cual se dieron cita la mayoría de los aviadores y técnicos civiles del Uruguay, oportunidad en que los empleados de la Dirección General de Aviación Civil le hicieron entrega de una placa de bronce y mármol con el escudo nacional que dice: "Los funcionarios de Aviación Civil al gran Director y amigo Chel. (P.A.M.) Atilio Bonelli 27-9-1975".

Más de cincuenta años atrás, como así lo manifestaba a sus alumnos de navegación lo cual le consta al autor que fue uno de ellos, ya tenía en mente la creación de una línea aérea que podría llamarse, aunque más no fuera: "Chichipó Airlines", en el mejor estilo cocoliche. La idea estaba allí y con los años logró hacerla realidad.

En sus idas y venidas por el mundo, conoció en los Estados Unidos al Sr. Richard Cobb, con quien cultivó una amistad; conociendo este su vieja aspiración de crear una compañía de aviación, sin tener los medios suficientes para tal emprendimiento, lo conectó con un importante naviero y exportador norteamericano que le abrió las puertas de Cargolux, compañía europea de aviación con sede en el Gran Ducado de Luxemburgo, dedicada totalmente a la carga aérea, fundada en 1970 por Luxair (línea aérea nacional de Luxemburgo), que sustenta el 34.9 % de sus acciones; Cargolux es la más grande línea aérea de carga en Europa. Hoy en día mantiene una flota de 14 Boeing 747-400F más una orden colocada por 10 de estas aeronaves; a mediados de los años setenta del siglo XX también ocupaba un sitio semejante, con cinco aviones CL-44 a su servicio.

Aquí por medio de un señor amigo entró en conocimiento del Sr. Albert Hugh McNutt, de buena posición social, que hablaba perfectamente el idioma inglés, con quien trabó igualmente una amistad que lo ayudó mucho en las conversaciones preliminares a fin de llegar a un acuerdo con Cargolux, con el objeto de formar una línea aérea de bandera uruguaya, conversaciones que se efectuaron primeramente en Montevideo y luego en Luxemburgo.

Por esa época adquirió en pleno centro de Montevideo, calle Florida 1280/102 un local que fue la primer sede de sus representaciones, como EM-BRAER, y compañías subsidiarias, tal es Transamérica o Aeroconsultora uruguaya, las cuales aún hoy son de su pertenencia.

Durante las conversaciones preliminares para un acuerdo con Cargolux, se creó el 20 de diciembre de 1976 una sociedad anónima en formación, a la que se denominó Aero Uruguay, siendo sus fundadores los señores: Albert Hugh MacNutt, Atilio Bonelli Selvático y la Sra. Raquel Baccino Giuboni (esposa del Cnel. Bonelli).

Inmediatamente de logrado el acuerdo entre Aero Uruguay y Cargolux, antes de que se aprobaran los estatutos de la nueva sociedad en formación, se solicitó a la Dirección General de Aviación Civil la autorización para explotar servicios aéreos internacionales no regulares de pasajeros, correo y carga, utilizando avión Canadair CL-44 entre Montevideo y Nueva York con escalas comerciales intermedias y, entre Montevideo y Luxemburgo con escalas intermedias en Sud América y África; lo cual fue aprobado por el Poder Ejecutivo el 26 de julio de 1977 por la Resolución N° 52.042.

Los estatutos de Aero Uruguay S.A. fueron aprobados el 27 de setiembre de 1977 e inscriptos el 28 de octubre de 1977.

De esta manera se había logrado la condición fundamental para que naciera una compañía de carga aérea de bandera uruguaya, que favorecería las exportaciones e importaciones, en esos momentos en pleno auge, con el apoyo técnico de Cargolux, que además aportó el 49 % del capital integrado, quedando el resto de caudal del 51 % distribuido entre tres socios uruguayos: el Cnel. Bonelli con el 35 % y el 16 % sobrante entre los Sres. Tomás Schandy y el Dr. Julio Ponce de León.

En los primeros días del armado de la sociedad jugó un rol significativo en la parte administrativa el Cnel. (Av.) (R) Servando Culshaw, como Gerente de esa repartición de la empresa.

Primeras tripulaciones y funcionarios

En conocimiento del tipo de avión que usaría la compañía en los primeros tiempos: el Canadair CL-44J, que se matricularía en Uruguay, el Cnel. Bonelli y el Cnel. Culshaw se ocuparon de reclutar a los futuros pilotos e ingenieros de vuelo uruguayos para tripularlo, seleccionando a varios profesionales

por sus conocimientos, condiciones y experiencia. Al poco tiempo se hicieron presentes en Montevideo los ejecutivos de Cargolux señores: Siggy Johnson Jefe de Operaciones y el Comandante Ragnar Kuaran Jefe de Pilotos, quienes entrevistaron a los aviadores, seleccionando los que harían el curso teórico del CL-44 en nuestra ciudad a fin de interiorizarse de sus diferentes sistemas y características, para luego los que lo aprobaran, pasaran al simulador del avión en la República de Islandia.

De tal forma a mediados de 1977 se comenzó el "ground school" (curso teórico) en un salón del Instituto de Adiestramiento Aeronáutico de la Dirección General de Aviación Civil cedido por su Director General, que en aquellos años se encontraba en la calle Yí, donde hoy está Medicina Aero-náutica (dicho Instituto había sido fundado en 1975 por el Cnel. Bonelli, cuando ejercía la titularidad de la Dirección General). El curso fue impartido por el instructor Sr. Jean Claude Schmitz de Cargolux; a su finalización los aprobados marcharon a Islandia: Juan A. Barú (ex Cte. de Vickers de PLUNA), Carlos A. Canoura (piloto militar), Eduardo E. Fazzio (aviador naval), Juan E. Crossa (aviador civil), Walter L. March (aviador naval) y Daniel Dalmás (aviador civil), donde el 2 de octubre de 1977 comenzaron a ejercitarse en simulador de CL-44; y los futuros ingenieros de vuelo: Emilio Rau, Juan Gelpi y Nelson Cuello, quienes fueron a los talleres de Cargolux en Luxemburgo.

A la finalización de los ejercicios con el simulador en Reykjavik, Islandia, el 10 de octubre los pilotos pasaron a Luxemburgo, donde se reencontraron con los ingenieros de vuelo; allí estuvieron varias semanas en los talleres, operaciones y administración de Cargolux y como fin de su adiestramiento en ese lugar, hicieron algunos vuelos en CL-44 de tripulantes extras por diferentes continentes, más un vuelo local con el Cte. Ragnar Kuaran.

Luego de regularizado un contrato de arriendo -compra a siete años, con un costo aproximado de U\$S 2:000.000- entre Cargolux y Aero Uruguay por el avión CL-44J que aportó la primera, con el cual comenzaría a operar la segunda, el 5 de noviembre de 1977 fue traído en vuelo hacia nuestro país, aprovechando una carga para Ezeiza, Buenos Aires. Vino a su mando el Cte. Kuaran con todos los tripulantes uruguayos y el Ingeniero de Vuelo Benedict "Benny" Stefansson quien ingresó en Aero Uruguay y se radicó en Uruguay.

Dicho aparato se trataba del número de fabricante 39 matrícula TF-LJI de Islandia ex CF-SEE de Canadá, cuyas características eran las siguientes: envergadura 41.65 mts., largo 46.27 mts., carga paga casi 29 toneladas, velocidad de crucero 500 kph., cuatro motores turbohélice de 5.730 e.s.h.p. cada uno de la Rolls Royce, tipo Tyne MK 51.5/10. Su peculiaridad era que se abría totalmente la sección de cola a fin de introducir la carga, su fuselaje era 4.62 mts. más largo que los otros modelos. El 24 de noviembre de 1977

se matriculó CX-BJV en el Registro Nacional de Aeronaves y se le bautizó "Chichipío".

En Montevideo se efectuaron varios vuelos locales de instrucción hasta mediados de noviembre de 1977 con el piloto suizo Cte. Jean Pierre des Grands Champs; se formaron dos tripulaciones de pilotos: el Cte. Carlos Canoura y el Primer Oficial Daniel Dalmás; el Cte. Eduardo Fazzio y los Primeros Oficiales Juan E. Cossa y Walter L. March. El Cte. Juan A. Barú fue separado de su cargo por discrepancias con los directivos de la empresa.

En el ínterin, mientras se preparaban las tripulaciones, fue arrendado a Aero Uruguay otro CL-44J que el asignado, se trataba del número de constructor 35 matrícula de Islandia TF-LLF, por el término de un mes, entre los días 5 de noviembre a 5 de diciembre de 1977, volado por tripulaciones de Cargolux.

Mientras tanto se fueron cubriendo los puestos de ejecutivos y funcionarios que requiere una compañía de este nivel, tanto con técnicos uruguayos como europeos, entre ellos se recuerda al Gerente General Sr. Per Poulsen de nacionalidad dinamarquesa, quien había estado encargado de la agencia de Cargolux en Hong Kong; el Sr. Oscar Walter Gestido, Gerente de Tráfico, ex despachador de PLUNA y despachador de K.L.M.; el Sr. Lucien Huesmann, Gerente de Operaciones y luego Gerente General al fallecer Poulsen; el Sr. Jorge R. Carrizo, Supervisor de Ventas; el Sr. Jorge Baccino en la parte contable, y otros.

Inicio de los vuelos comerciales con el CL-44

Con el movimiento que comenzó inmediatamente de quedar habilitados los aviadores nacionales, aunque continuaron volando pilotos luxemburgueses por unas semanas más, se puso en marcha la compañía con servicios regulares entre Montevideo y Luxemburgo, haciendo escalas técnicas a la ida en Río de Janeiro y Dakar, dependiendo de la carga y a la vuelta, casi siempre con viento en contra, en Isla de Sal (Islas del Cabo Verde), Salvador o Río de Janeiro.

Se hizo necesario formar técnicos en carga aérea "cargo master", quienes en general iban en vuelo junto a la tripulación; el primero fue Nilo Zepa (h), más tarde Alejandro Borques y Wilfredo Martínez y, luego Hugo Martínez.

Entre los vuelos más representativos de la compañía en sus primeros tiempos, son recordables tres que contrató la Fuerza Aérea Uruguaya, al tener que traer a Montevideo veinticinco aviones Beechcraft Mentor T-34 que había adquirido en los Estados Unidos; el traslado se realizó desde Tucson, Arizona, hasta Carrasco. A principios de enero de 1978 salió desde Montevideo el primer vuelo hacia el norte, el CL-44 iba al mando del Cte. Jean Pierre des Grands Champs, con los Ctes. de Aero Uruguay Canoura y Fazzio y el Inge-

niero de Vuelo Rau; como pasajero, el Cnel. (Av.) Luis A. Charquero de la Fuerza Aérea, presidente de la Comisión de Adquisición de los aviones T-34; la ruta seguida fue Carrasco-Guayaquil-San Juan de Puerto Rico-Nueva York-Tucson, en ese sitio cargaron ocho aviones a los que se les había quitado y acondicionado las alas; el regreso se hizo por Miami, Guayaquil y Carrasco. El segundo vuelo lo ejecutaron el Cte. Carlos Canoura y el Primer Oficial Daniel Dalmás con los ingenieros Benny Stefansson y Nelson Cuello. El tercer y último se cumplió con la tripulación compuesta por el Cte. Eduardo Fazzio y los primeros oficiales Juan Cossa y Walter L. March mas los ingenieros de vuelo Emilio Rau y Juan Gelpi; arribaron a Carrasco el 15 de marzo de 1978 procedentes de Tucson, Miami y Curazao.

Es de destacar que Aero Uruguay como compañía uruguaya, cumplía con las prerrogativas que le otorgaba la Ley a los transportadores de bandera nacional. La carga importada del exterior estaba libre del cuatro por ciento de gastos consulares y los exportadores gozaban de reintegros que marcaba el Banco República de acuerdo a la mercadería particular de cada uno de los fletes.

Para mayor comodidad de los usuarios, directivos y funcionarios de la empresa, sus escritorios y oficinas se instalaron en una casa arrendada en la Avenida de las Américas 7870, cercanías del Aeropuerto Internacional de Carrasco.

Como ejemplo de la variedad de la carga que trasladaba Aero Uruguay, tal pasa en la mayoría de las compañías aéreas dedicadas a esa especialidad, digamos que nuestro país tiene dos variedades de animales de la fauna autóctona que son muy apreciados en el exterior: los lobos marinos y los cisnes de cuello negro. Con ellos el zoológico de Montevideo hizo diversos intercambios, mediante un intermediario europeo, con instituciones similares o entidades privadas. La compañía hizo algunos vuelos, tanto de ida como de vuelta a Luxemburgo con animales de o para nuestro zoológico, transportando entre otros: camellos, elefantes pequeños, un tigre de Bengala y, en uno recordable por lo anecdótico: un casal de tigres de Sumatra y un casal de osos polares, estos últimos con gran frustración para el Director del Zoológico de Montevideo Dr. Enrique Parietti y para su capataz el Sr. Dionel Remedios, que fueron y vinieron en el CL-44, cuando en Montevideo se dieron cuenta que eran dos machos, subsanando en parte el embrollo al prestar uno de los machos al zoológico de Buenos Aires, donde sobraba una hembra.

En junio de 1978 ingresaron tres aviadores a la compañía, dos pilotos y un ingeniero de vuelo, ellos fueron Angel Hernández (piloto militar), Wilman Bentancur (aviador naval) y Luis Michalski (técnico egresado de la Escuela Técnica Aeronáutica). Todos se trasladaron a Luxemburgo donde efectuaron en Cargolux un curso teórico de CL-44; a su finalización los pilotos marcharon a Reykjavik, Islandia, para capacitarse en el simulador del CL-44, Michalski permaneció en los talleres de Cargolux. Cuándo terminaron con el

simulador los pilotos regresaron a Luxemburgo y comenzaron a volar de tripulantes extras y más tarde en vuelos de habilitación desde Holanda, junto con Michalski. Cuando consumaron su entrenamiento en el aire, los tres aviadores regresaron a Montevideo en condiciones de integrarse inmediatamente como primeros oficiales e ingeniero de vuelo a la compañía.

En los primeros tiempos de la compañía: época del CL-44 y parte del Boeing 707, el movimiento fue muy intenso, lo cual obligó a estacionar a los aviadores en Luxemburgo, donde se realizaba el cambio de las tripulaciones; tiempo después, luego de un estudio de los mismos involucrados, se optó por efectuarse los relevos en la Isla de Sal, de la República de Cabo Verde, pleno Océano Atlántico. Lugar privilegiado meteorológicamente, con vientos siempre del mismo cuadrante y a una velocidad constante sin problemas para la llegada y la salida.

Unos de los vuelos más recordables por los malos momentos a que se vieron enfrentados los aviadores de Aero Uruguay de la época del CL-44 CX-BJV, tuvo lugar en agosto de 1978, de la siguiente manera: en Richmond, Virginia, Estados Unidos se cargó el avión con vacas y chivos de pedigree a fin de llevarlos a Entebbe, ciudad de Uganda en África. La tripulación que recibió la carga en Richmond era de Cargolux y su misión fue trasladarla hasta Milán, Italia, donde los esperaba la tripulación uruguaya que estaba conformada por: el Comandante Carlos A. Canoura, los primeros oficiales Angel Hernández y Juan E. Crossa, los Ingenieros de Vuelo Juan Gelpi y Benny Stefansson y el "Cargo Master" Wilfredo Martínez; quienes habían arribado a esa ciudad del norte de Italia desde Luxemburgo en un vuelo de línea de Luxair y a su vez llegaron a Luxemburgo desde el Uruguay en el CX-BJV, donde los relevaron los tripulantes que le entregaban el avión en Milán. Cuando los uruguayos abordaron el CL-44 en Milán ya estaba en pésimas condiciones de higiene, luego de tantas horas desde su salida de los Estados Unidos. Hicieron el plan de vuelo y despegaron rumbo a Entebbe. La ruta pasa por Sicilia, donde está el último centro de control del sur de Italia, luego entrarían en Libia, Sudán y Uganda, con todos los sobrevuelos en dichos países autorizados. Cuando abandonaban Sicilia les comunicaron que los vuelos sobre Libia, a partir de ese preciso momento, estaban prohibidos a causa de problemas políticos de ese país con Egipto. Como el vuelo no se puede detener en el espacio y se seguía avanzando, tuvieron que tomar una urgente determinación, que fue entrar por Egipto rodeando Libia por el Mar Mediterráneo, dado que escucharon una comunicación de British Airways, que efectuaba la misma ruta que el CL-44 hacia el sur de África, desviándose rumbo a El Cairo y luego para el sur. Hicieron lo mismo que el avión británico, autorizados por El Cairo, cuando estaban a unos trescientas millas al sur de esa capital, su centro de control les pidió que le pasara el permiso de sobrevuelo de Egipto, le explicaron que en función del problema que había sucedido con el cierre del

espacio aéreo libio, solicitaron en el aire el vuelo que en ese momento realizaban, el cual había sido autorizado, la contestación del controlador fue la siguiente: "hagan 180° y regresen a El Cairo"; se le explicó que venían cargados con animales en pie, que ya estaban a trescientas millas al sur, pero el controlador los conminó a aterrizar, amenazándolos con enviar aviones de la Fuerza Aérea, por todo lo cual no tuvieron otra alternativa que regresar y aterrizar en El Cairo. Ya en tierra, después de esperar unos quince minutos con los motores en marcha para mantener la temperatura adecuada que necesitaban los animales, apareció un funcionario del aeropuerto a quien le pidieron que mandara urgentemente una planta de poder y una escalera, lo cual fue provisto a los pocos minutos y de esa manera se pudo apagar los motores. El funcionario guió a los pilotos a la sala de operaciones del aeropuerto, donde los recibieron dos oficinistas, el primero de menor jerarquía que el otro, los atendió correctamente, pero el segundo que aparentaba ser el jefe los increpó y humilló, pues, luego de hacerles pagar una fuerte multa, los hizo escribir "no debo violar el espacio aéreo de Egipto", aunque parecía increíble y, además, los hizo hacer una solicitud formal de sobrevuelo para el viaje de regreso. Finalmente despegaron de El Cairo y llegaron a Entebbe sin problemas, pensando que la referida pesadilla burocrática, sería la última del vuelo que realizaban. Bajaron el ganado y los chivos que sobrevivieron del viaje, 8 o 9 murieron por la falta de aire fresco en la sección de cola del avión. Se hizo limpiar el aparato y lo prepararon para el regreso; el representante de Cargolux los llevó a un hotel a descansar unas horas, para luego iniciar el retorno. En el hotel recibieron la visita de un atildado funcionario del Ministerio de Relaciones Exteriores del régimen de Idi Amin Dada, dictador que gobernaba despóticamente Uganda en ese momento, quien insistió en llevarlos a todos a otro hotel, como invitados del estado. Aunque les pareció extraño, ante la insistencia marcharon con dicho funcionario al lujoso hotel "Nilo Mansion" construido dos o tres años atrás especialmente para la primera conferencia Pan-Africana. Allí descansaron unas horas y se aprestaron para irse; mientras tanto el funcionario de Relaciones Exteriores se había instalado en una sala adjunta de la habitación de Canoura y Hernández y les pidió que esperaran un poco más que su ministro tenía necesidad de hablar con ellos, lo cual los comenzó a poner nerviosos debido a que necesitaban finalizar el vuelo en Luxemburgo, a fin de que una nueva tripulación comenzara otro ya preestablecido. Luego de dilaciones lograron hablar por teléfono con Luxemburgo y Montevideo comunicando la situación, mientras tanto las horas iban pasando y la condición permanecía incambiada. Por último, muchas horas más tarde, ya en la madrugada del otro día, el funcionario les pidió de parte del ministro, que cargaran el avión con muebles para la sede ugandesa de las Naciones Unidas en Nueva York. Al contestársele que ellos no podían resolver un contrato de carga, el funcionario insistió de

tal manera que, finalmente, Benny Stefansson habló con Luxemburgo, como representante de Cargolux en la parte de mantenimiento de Aero Uruguay (carga que detenía desde que se afincó en nuestro país), donde se resolvió el problema del costo y del servicio, lo que sería arreglado todo en Luxemburgo. El quid del asunto radicaba en que Idi Amin Dada había dado la orden al ministro de que, cuando él fuera a Nueva York quería tener alhajada la sede diplomática a su gusto y con muebles de Uganda y, como ese país es mediterráneo, sin costas y en esa época casi aislado, con una sola línea aérea, la de ellos, y un único avión Boeing 707, sin lugar para carga, el arribo del CL-44 de Aero Uruguay fue providencial y lo aprovecharon arbitrariamente, como estaban acostumbrados en esa dictadura sangrienta. El vuelo se logró terminar en Luxemburgo, con una escala de Dubai, Golfo Pérsico. Los muebles, en otro vuelo, se entregaron en Nueva York, con una jugosa cuenta.

Como se pudo apreciar con el vuelo a Entebbe, al CL-44 lo comandaban tripulaciones nacionales o de Cargolux, además no fue el único avión de ese tipo con que contó la compañía luego del comienzo real de su actividad; entre el 1º de abril y el 1º de junio de 1978 se arrendó a Cargolux el CL-44D4-1 (modificado a conversión J standard al igual que el CX-BJV el cual era un CL-44D4-8) número de fabricante 9, matrícula de Islandia TF-LLH, el que a su vez era tripulado por aviadores de Aero Uruguay o de Cargolux, continuándose con el referido aparato en forma intermitente hasta noviembre de 1978 a pesar de la finalización de su contrato.

Aero Uruguay con Boeing 707

Antes de que se cumpliera un año del uso del CL-44, ya se imponía el cambio de esa aeronave por otra de mayor porte, más veloz y de superior autonomía, "jet" puro dado el requerimiento de los usuarios ante las mejores posibilidades que ofrecía, por ejemplo, un Boeing 707 con el cual se podía brindar todavía un servicio superior. Esto decidió al Coronel Bonelli plantear a Cargolux dicho cambio, el que coincidía con la transformación que asumía la empresa luxemburguesa de su material volante, por tanto aceptó la propuesta y liberó uno de sus Boeing 707 en noviembre de 1978 y lo transfirió a Aero Uruguay con tripulación y matrícula de Luxemburgo, hasta que no se preparan los tripulantes uruguayos. El CL-44 CX-BJV pasó a volar desde los Estados Unidos con la matrícula N4998S.

Después de tomada esa decisión, se ultimaron los detalles a fin de preparar los aviadores nacionales en el nuevo avión, efectuándose un arreglo con la compañía norteamericana de aviación T. W. A. (Trans World Airlines).

En el ínterin ante la necesidad de formar otras tripulaciones para volar el nuevo aparato, se buscó pilotos de experiencia, entrenados en "jet" o grandes

aviones, contratándose al Comandante uruguayo Pedro I. González, ex piloto de PLUNA y en esos momentos volando BAC (British Aircraft Corporation) One-Eleven en Austral, de la Rep. Argentina. Asimismo ingresó como Primer Oficial el islandés que volaba en Cargolux Sonny Stefansson, quien se casó con una uruguaya al igual que Benny.

A fines de noviembre de 1978 todos los pilotos e ingenieros de vuelo de Aero Uruguay partieron hacia Kansas City, Missouri, Estados Unidos, incluidos González y S. Stefansson, donde la T. W. A. tenía su escuela de vuelo para Boeing 707. A principios de diciembre comenzó el "ground school" hasta el 18 de diciembre; en ese día se procedió a efectuar la instrucción en el simulador del avión con dos días previos en el simulador estático C.P.T. El 4 de enero de 1979 se finalizó con el referido adiestramiento y pasaron a volar efectivamente durante los días 5, 6 y 7 de enero en otro de los aviones de T. W. A. desde el mismo aeropuerto de Kansas City. A mediados de enero de 1979 regresaron todos a Montevideo.

El avión Boeing 707-331C, número de fabricante 19212, matrícula de Luxemburgo LX-FCV, ex N5771T, ex EI-BER (Rep. de Irlanda), que fue el que recibió Aero Uruguay, ya estaba volando desde Uruguay con tripulación de Cargolux a partir de noviembre de 1978. El 25 de enero comenzaron los aviadores de Aero Uruguay a completar las tripulaciones del avión, el cual mantuvo su matrícula hasta el 10 de marzo de 1979, fecha en que se pintó las marcas uruguayas CX-BJV, luego de haberse inscripto el 7 de marzo de 1979 en el Registro Nacional de Aeronaves. Se le bautizó "Charrúa". Este aparato estaba provisto de abatidores de ruidos, por lo cual, no tenía problemas para ingresar en los Estados Unidos y Europa; sus características eran las siguientes: largo 46.61 mts., envergadura 43.41 mts., con cuatro motores a reacción Pratt & Whitney JT3D-3 de 8165 kgs. de empuje cada uno, velocidad de crucero máxima 950 kph., alcance con una carga de 26.000 kgs.: 8100 kms. Tenía un gran portalón en el fuselaje, delante del ala izquierda.

Con el nuevo avión se contrató a un veterano Comandante de T. W. A., quien se había jubilado de esa compañía, se trataba de William "Bill" Bainbridge, su función fue la de Jefe de Pilotos, haciéndose cargo de ese puesto acéfalo hasta ahora.

Al disponer del nuevo avión, con más tripulantes, fue posible realizar dos secuencias semanales a Europa; además se comenzó un viaje semanal a Nueva York y Miami, al haberse autorizado su ruta.

De esta manera se voló durante los años 1979 y 1980, cumpliendo vuelos por buena parte del mundo, con el apoyo del "know how" contratado con Cargolux, así como el mantenimiento de la aeronave, que complementaba la mayor parte del aspecto técnico de Aero Uruguay.

El que esto escribe, gracias a la gentileza del Coronel Bonelli, tuvo la suerte de ser pasajero en los primeros días de noviembre de 1979 en uno de los

vuelos a Luxemburgo, en viaje hacia los Estados Unidos a fin de traer un bimotor Piper hasta Uruguay en vuelo "ferry". Dicho servicio de la empresa había partido desde Santiago de Chile totalmente cargado, subiendo el autor en Montevideo; su tripulación estaba compuesta por el Comandante Carlos Canoura, el Primer Oficial Wilman Bentancur y el Ingeniero de Vuelo Luis Michalski; esa vez la ruta fue: Montevideo-San Pablo-Dakar-Luxemburgo y de allí, asesorados por el Cnel. Bonelli, días mas tarde fuimos a Nueva York en una aerolínea islandesa. La experiencia de ese vuelo fue por varios motivos inolvidable, dado que, en principio, pudimos aquilatar la profesionalidad del equipo que comandó el aparato, su hidalguía y camaradería, pues nosotros, acostumbrados a volar máquinas de menor porte, aunque tuvimos una fugaz práctica en CAUSA como se pudo ver; en todo momento estuvimos en el "cockpit" compartiendo con ellos todas sus vivencias, hasta en los comandos ante la insistencia de Canoura. Por todo esto nuestro agradecimiento al Coronel Bonelli, quién no tenía ninguna obligación para con nosotros, por lo cual creemos que es inimitable.

Los servicios de carga prestados con el Boeing 707 fueron de los más variados, por lugares del mundo que pueden ser para nosotros exóticos; como ejemplo señalamos el vuelo efectuado desde Londres, con una carga de productos químicos, hasta Bombay en la India (por primera vez para una aeronave con matrícula uruguaya) y de allí con alfombras hasta Francfort, Alemania, en esta oportunidad el avión iba al mando del Cte. Eduardo E. Fazzio, con el Primer Oficial Angel Hernández y el Ing. de Vuelo Emilio Rau. Como igualmente seleccionamos otro desde Lima, Perú, hasta Nueva York con el aparato cargado de lingotes de plata, comandado por Pedro I. González, quién a su vez cumplió también desde Lima poco después, un largo vuelo sin etapas hacia Luxemburgo, con más de doce horas en el aire.

Decía el Cte. Daniel Dalmás en un reportaje que le hizo el suplemento "Bon Jour" del diario El Día del 2 de mayo de 1993 "... Nosotros los pilotos de aviones de transporte intercontinental heredamos un aura de misterio, romanticismo y heroicidad de los capitanes de los barcos del siglo pasado...", refiriéndose claro está a los aviadores de Aero Uruguay, pues él era uno de ellos, además agregaba: "... curiosamente son los aviones de carga los que mejor se ajustan al perfil de los capitanes del siglo XX..." y nosotros agregamos del siglo XXI, pues "... ser piloto de aviones cargueros tiene el sabor un poco más romántico de la aviación, en el sentido que se puede ir a cualquier lado, en cualquier momento y con cualquier carga. Es una vida errante verdaderamente".

Aero Uruguay con McDonnell Douglas DC-8-63

De la misma forma que se negoció el Boeing 707, en el primer trimestre de 1981 se efectuó con Cargolux otro convenio por el cual se adjudicaba a Aero

Uruguay una aeronave McDonnell Douglas DC-8-63, en lugar del Boeing 707 que retornó a Cargolux.

A fin de preparar las tripulaciones de la compañía en el nuevo avión, se contrató con United Airlines de los Estados Unidos, el adiestramiento de los aviadores (pilotos e ingenieros de vuelo) en su escuela de la ciudad de Denver, Colorado, donde esa gran aerolínea tenía sus simuladores de DC-8 y aún hoy mantiene los de sus actuales aeronaves.

Las tripulaciones de Aero Uruguay se mantuvieron volando el Boeing 707 de la empresa hasta fines de marzo de 1981, cuando todos fueron a efectuar cursos de vuelo a Denver, contratándose aviadores extranjeros para suplirlos. Solo hubo una excepción, el primer oficial Angel Hernández, quien renunció a la compañía a fin de dedicarse a cuidar a su señora esposa que en febrero de 1981 enfermó de gravedad, falleciendo más tarde.

Más o menos por esta época se hizo cargo de la Gerencia General de Aero Uruguay el Sr. Helge Louer, de nacionalidad alemana, fue contratado por Cargolux dado sus vastos conocimientos en este tipo de negocios y sus vinculaciones en Europa.

En abril de 1981 los aviadores de Aero Uruguay comenzaron un curso teórico sobre el avión McDonnell Douglas DC-8, de las series "super sixty" en Denver, como se adelantó, ya que United era la operadora más grande de este tipo de aparatos, con treinta DC-8-61 y diez DC-8-62. El 15 de mayo empezaron todos a ejercitarse en simulador del avión; a fines de mayo pasaron a volar dos días con DC-8 de las series sesenta que usaba United, los pilotos primero en el sitio del ingeniero de vuelo y luego en los comandos, finalizando el 6 de junio de 1981 en que marcharon todos a Luxemburgo donde en Cargolux les hicieron ver las diferencias entre los aviones de United: DC-8-61 y DC-8-62; y los de Cargolux: DC-8-63. A mediados de junio de 1981 se hizo entrega a Aero Uruguay del DC-8-63 LX-ACV (matrícula luxemburguesa), en el cual regresaron todos los aviadores de la compañía hacia Montevideo en un vuelo con carga, que vino al mando del Cte. Eduardo E. Fazzio, controlado por el Jefe de Pilotos de Cargolux y "line check" Cte. Ragnar Kuaran, quien efectuó por lo menos tres vuelos con cada tripulación antes de dar su visto bueno a cada una.

El avión LX-ACV era un McDonnell Douglas DC-8-63CF, número de fabricante 45989, ex N779FT que no fue matriculado en Uruguay, aunque se le reservaron las marcas CX-BOU, que finalmente usó otra aeronave. Sus características eran las siguientes: largo 57.04 mts., envergadura 45.24 mts., con cuatro motores a reacción Pratt & Whitney JT3D-7 de 8.618 kgs. de empuje cada uno, velocidad de crucero máximo 965 kph; alcance con máxima carga paga de 21.500 kgs.: 9640 kms.

Al igual que con el CL-44 y el Boeing 707, Aero Uruguay continuó volando hacia los lugares cercanos o más alejados del planeta, donde era provechoso

el servicio de carga aérea por diferentes y variadas causas y necesidades de su empleo, transportando materiales perecederos o no, a bajas temperaturas o a la del medio ambiente; animales en pie; automóviles; armas; explosivos; etc. No pocas veces con peligro para las tripulaciones, tanto por el tipo de cargamento o por el capricho o venalidad de las autoridades de países donde la democracia no está o estaba asentada, existiendo diversas anécdotas que vivieron los tripulantes referente a esto, en sitios lejanos y también cercanos de nuestro país.

Los primeros aviadores de la compañía, a principios de 1982 ya llevaban casi cuatro años y medio volando, con un cúmulo de vuelos transatlánticos, transaharianos, por Europa, Asia, África y toda América, habiendo acumulado buena cantidad de horas de vuelo cada uno de ellos, lo cual llevó a que los copilotos se calificaran como comandantes, aunque continuaron en el cargo de Primer Oficial.

Aero Uruguay se fue consolidando como aerolínea de carga, a pesar de su relativa pequeñez, al contar con un solo avión y a veces dos como ocurrió con el CL-44, pero apoyado por una muy buena organización, excelentes aviadores y el respaldo técnico de Cargolux, dándole esto último un realce entre los probables usuarios y a su vez como contrapartida, a Cargolux le prestaba más posibilidades de expansión, sobre todo para su entrada en los Estados Unidos, por lo menos en los primeros tiempos.

El 2 de abril de 1982 las Fuerzas Armadas de la República Argentina recuperaron las Islas Malvinas, ocupadas desde el año 1833 por Gran Bretaña, país que comenzó una guerra no declarada con la Rep. Argentina el 1° de mayo de 1982. Esta guerra originó un servicio de carga de Aero Uruguay, que fue concluyente para la suspensión de sus vuelos por el término de más de tres años y medio.

Inmediatamente de comenzadas las hostilidades, el gobierno argentino solicitó a Aero Uruguay, empresa que ya hacía tiempo gozaba de la autorización de operar en la República Argentina (Quinta Libertad), un servicio de carga entre África del Sur y Buenos Aires, con el objeto de transportar repuestos adquiridos en ese país (que en realidad era material bélico). Luego de repararse y estudiarse en la dirección de la empresa, dicha solicitud, se resolvió llevarla a cabo. De tal manera el 6 de mayo de 1982 al comienzo de la noche despegó de Montevideo el DC-8-63 LX-ACV hacia Sudáfrica, al mando de la tripulación compuesta por: Cte. Carlos Canoura, Primer Oficial Walter L. March, Ing. de Vuelo Emilio Rau y "Cargo Master" Hugo Martínez. Luego de un vuelo de once horas y veinte minutos aterrizaron en el Aeropuerto "Comodoro Malan" de la Ciudad de El Cabo, Sudáfrica, donde se cargó el material para la Rep. Argentina. El 7 de mayo al mediodía despegaron de Ciudad de El Cabo hacia Buenos Aires, volaron once horas y treinta minutos y aterrizaron en "El Palomar", aeropuerto militar en Buenos Aires, lugar en que se

descargó el avión, regresando a Carrasco antes de la medianoche del 7 de mayo.

Esta no fue ni la primera, ni la última vez que se realizó en Aero Uruguay una operación semejante, no obstante fue decisiva para que a raíz de ella, pocos días más tarde la compañía perdiera su avión (no olvidemos que aún mantenía la matrícula luxemburguesa, lo cual facilitaba solicitar su devolución), debido a las presiones que ejerció Gran Bretaña sobre Luxemburgo, países que forman parte de la OTAN y de la Comunidad Económica Europea. Sumado a todo esto hubo en esa época un bajón de la carga aérea en el mundo, además Cargolux ya no tenía problemas para ingresar en los Estados Unidos con sus aviones. Como remate de la situación, la prensa se hizo eco de los comentarios que propagaron las agencias de noticias de dicho suceso, el cual trascendió hasta en las Naciones Unidas. Pero lo culminante tuvo lugar en la Cámara de los Comunes, en Londres, cuando el Ministro de la Defensa Mr. John Nott dijo que: "Argentina está recibiendo armas de Sudáfrica para su acción defensiva en las Malvinas".

El hecho fue que el 28 de mayo, veinte días después del vuelo a Sudáfrica, se realizó uno a Miami con carga, yendo de Cte. Pedro I. González, de Primer Oficial Daniel Dalmás y de Ing. de Vuelo Juan Gelpi; en Miami se quedaron dos días para cargar el DC-8, cuando arribó a esa ciudad un Comandante de Cargolux, quien se hizo cargo del avión, partiendo con Dalmás y Gelpi el 31 de mayo hacia Houston, Texas, y de allí el 1° de junio a la Base de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos "Steward" en Nueva York, desde donde volaron a Luxemburgo, fin del servicio, quedando el avión a la orden de Cargolux. El Cte. González vino en línea aérea a Montevideo desde Miami y, Dalmás y Gelpi igualmente desde Luxemburgo. El Presidente de Cargolux había advertido de esa situación al Cnel. Bonelli, comunicándole que se veía obligado a tomar esa drástica determinación, ante las presiones del gobierno luxemburgués, obligado a su vez por Gran Bretaña.

Al quedarse sin avión y sin el apoyo de Cargolux, contingencia que en un primer momento desorientó a la dirección de Aero Uruguay, hizo que rápidamente se comenzara a buscar soluciones alternativas, sin lograr encontrarlas al alcance de la mano. Los meses pasaron y no hubo otra salida que licenciar a todo el personal navegante y técnico y a casi todos los funcionarios administrativos, pagándoles el despido. Se entregaron las dos propiedades arrendadas en la Avenida de las Américas, conservándose las oficinas de la calle Florida, con el personal administrativo mínimo. La empresa dejó de funcionar, quedando en "stand by", a la espera de que surgiera algo para volverla a revivir. Su "alma mater" y fundador, el Cnel. Bonelli no perdió las esperanzas y como se verá, pudo hacerla resurgir.

Mientras tanto Cargolux contrató por unos meses a varios de los aviadores de Aero Uruguay, quienes hicieron diversos vuelos en y hacia países árabes.

Como no hubo forma de revertir la situación prontamente y el tiempo, inextinguible, iba pasando sin que se consiguiera un avión para restablecer los servicios autorizados, a instancias de la Dirección General de Aviación Civil, el Ministerio de Defensa Nacional por Resolución del 12 de junio de 1984 suspendió la actividad de Aero Uruguay por un plazo de 180 días y dispuso que, antes del vencimiento del mismo se debía acreditar la regularización de la situación para la reiniciación de sus servicios, bajo apercibimiento de proceder a la declaración de caducidad de la autorización operativa.

Comienzos de la segunda época de Aero Uruguay

El Cnel. Bonelli hombre de acción y ejecutivo, como se puede ir viendo, continuó luchando por su compañía sin dejarse vencer por el desaliento, logrando el levantamiento de la suspensión preventiva el 5 de junio de 1985 por la Resolución del Ministerio de Defensa Nacional N° 15.890, dado que dicha suspensión preventiva constituía un impedimento para obtener un avión a fin de reanudar sus servicios; debiendo Aero Uruguay reiniciarlos en un plazo de 180 días a partir de la notificación personal del levantamiento de la suspensión.

La Resolución fue notificada personalmente el 19 de julio de 1985, poniéndose el Cnel. Bonelli desde ese momento a la búsqueda de los medios que le permitieron reiniciar la actividad aérea.

El 2 de enero de 1986 Aero Uruguay informó a la Dirección General de Aviación Civil que el día 9 de ese mes la compañía reiniciaría sus vuelos por medio de un avión Boeing 707-320C, matrícula argentina LV-MZE, arrendado a la empresa de Buenos Aires TAR (Transporte Aéreos Rioplatenses), con un servicio de carga a Arequipa, Perú, transportando ovinos en pie, en virtud de compromisos contraídos con la firma ALLEX LIM, consignados por el Sr. Reynaldo Young. Este vuelo y otros que se realizaron más adelante, los cuales marcaron el renacimiento de Aero Uruguay, fueron autorizados ad-referendum por la D.G.A.C. basado en la Ley de Fomento de la Aviación N° 9.977, con carácter excepcional. El Poder Ejecutivo por la Resolución N° 64.495 del 15 de julio de 1986 aprobó estas autorizaciones, estableciendo que el plazo para el permiso de aeronaves de matrícula y con tripulación extranjera venció el 30 de junio de 1986, debiendo a partir de esa fecha, utilizar aeronaves y tripulación nacionales.

Ante esta última disposición del Poder Ejecutivo, el Cnel. Bonelli que había continuado su investigación en el mercado de aviones de carga, a fin de conseguir uno que sirviera a los fines de Aero Uruguay, lo logró. Por medio

de contactos en Uruguay y Canadá, entró en relación con el Sr. Farhad Azima (iraní radicado en Canadá y los Estados Unidos) principal de Nationalair, empresa de aviación establecida en Toronto Canadá, en la cual también eran directivos sus hermanos Farzin y Faribord. Con el Sr. Azima llegó un entendimiento a fin de arrendar un avión carguero DC-8 de su compañía.

Se trataba de un DC-8-55F (la F de Freighter, carguero), número de fabricante 45804 "El Flaco" matrícula de Canadá C-GMXP, ex OY-KTC (Dinamarca), PH-DCZ (Holanda), HP-927 (Panamá), N855BC (Estados Unidos). Sus características eran las siguientes: largo 45.87 mts. envergadura 43.41 mts.; con cuatro motores a reacción Pratt & Whitney JT3D-3B de 8.172 Kgs. de empuje cada uno; velocidad de crucero máxima 932 kph; alcance con máxima carga paga de 15.585 Kgs.; 9205 Kms.; capacidad máxima de "Jet Trader" 43.219 Kgs.

El negocio se hizo por intermedio de ALG (Aviation Leasing Group), también del Sr. Azima, con una garantía de US\$ 100.000 del Cnel. Atilio Bonelli, celebrándose un contrato de arrendamiento-compra por el término de un año. Inmediatamente se comenzó a tramitar la matrícula provisoria, adjudicándosele las marcas CX-BLN. El Sr. Ronaldo San Martín de aeronavegabilidad de la Dirección General de Aviación Civil fue comisionado a Montreal, donde estaba el avión a fin de inspeccionarlo. A su vez fueron enviados a Montreal los comandantes Juan E. Crossa y Daniel Dalmás que habían volado durante la primera época de Aero Uruguay y también los acompañó el técnico Eduardo Ihaurur, quien se preparó como ingeniero de vuelo, fue mecánico de tierra igualmente en Aero Uruguay. El 11 de octubre el Sr. San Martín le otorgó al avión el certificado de aeronavegabilidad, luego de un vuelo con personal de Nationalair, estando presente el Cnel. Bonelli, pocos días más tarde la tripulación uruguaya llevó el aparato a la ciudad de Toronto, desde donde operarían; allí se le realizaron algunos detalles de mantenimiento en el piloto automático y en el sistema de "reverse", preparándolo para los vuelos que efectuaría.

Aero Uruguay mantenía su organización en Montevideo, sus escritorios y oficinas continuaban instaladas en la calle Florida, desde donde el Cnel Bonelli manejaba la dirección de la compañía, con la ayuda de Hugo Martínez ex "cargo master", quien a esta altura oficiaba como Gerente General; Jorge Baccino ahora encargado de cargas; Prombo Martínez (quien había volado en PLUNA como ingeniero de vuelo) en operaciones y encargado del personal; y por último la parte contable con especialistas en la materia. El avión teniendo su base en el norte del continente, con vuelos que como se verá serán en su mayoría en el hemisferio norte, pocas veces vendría a Montevideo por lo cual su mantenimiento era aleatorio, podría darse en Toronto o a veces en Luxemburgo, donde aún se mantenían ciertos lazos con Cargolux; pero además se llevaba en los vuelos a un mecánico el Sr. Federico Godoy como encargado de

reparaciones sencillas, recarga de aceite o combustible, control, etc., con gran experiencia y certificaciones de la F.A.A., quien era el Jefe de Mantenimiento de la empresa desde tiempo atrás.

Aero Uruguay principia a operar desde Toronto, Canadá

En los primeros días de diciembre de 1986, la tripulación ya preparada en el avión (Ctes. Crossa y Dalmás e Ing. de Vuelo Iharur) hizo su primer vuelo con carga desde Toronto hacia Quito, Ecuador y regresó.

Por esos días el Sr. Kevin Rofe, embarcador de ganado y cargas de Canadá, quien ya estaba en contactos con Aero Uruguay, efectuó un acuerdo con la compañía a fin de llevar ganado en pie desde Toronto y Montreal a Teherán, capital de Irán en Asia. Como eran muchos los vuelos que había que efectuar para movilizar todo el ganado, se contrató otra tripulación para alternarlas, se trataba del Cte. Carlos Canoura (quien estaba libre al cerrar ARCO, donde era uno de sus pilotos y, como se vio, fue comandante de los tres aviones que tuvo Aero Uruguay), el Primer Oficial Carlos Muñoa (Cnel. (Av.) retirado de la Fuerza Aérea, Cte. del Boeing 707 de PLUNA) y el Ing. de Vuelo Emilio Rau (también de la primera época de Aero Uruguay).

Se comenzaron los vuelos a Teherán con la primera tripulación. El avión cargaba unas noventa vaquillonas que sumaban alrededor de cuarenta toneladas de peso. El vuelo normalmente seguía la ruta: Toronto -Gander (en la Isla de Terranova, noreste de Canadá)- Ostende en Bélgica o Marsella en el sur de Francia - Teherán. El problema era que en esa época Irán estaba enzarzado en una larga guerra con Irak (que se extendió por ocho años) y el último tramo de la ruta era bastante complicado, pues había que desviarse y volar sobre Turquía por un corredor de unas cien millas de ancho; luego de dejar el Centro de Control de Tabriz, ciudad iraní al noroeste de ese país, desde donde los dirigían hasta Teherán, la mayoría de las veces con cambios de nivel (en zona muy montañosa), maniobras evasivas y otras con escolta de aviones de combate de la Fuerza Aérea de Irán; en alguna oportunidad les comunicaron que no tocaron el botón de identificación del "transponder" (respondedor), pues se activaban automáticamente las defensas antiaéreas. Como el seguro era muy caro por estar en zona de guerra, las escalas en Teherán eran mínimas, por lo cual iban a descansar a Estambul o Ankara y tiempo después a Sharjah en el Golfo Pérsico, a su término regresaban a Toronto. De esta manera se cumplían los servicios de carga a Teherán, lo que no era muy satisfactorio para la tripulación por los riesgos que corrían.

En febrero de 1987 se sumó otro piloto a los tripulantes, se trataba del Cte. Ricardo Zecca (Tte. Cnel. (Av.) retirado de la Fuerza Aérea que había comandado el Boeing 707 de PLUNA y hasta el 31 de diciembre de 1986 voló en ARCO como piloto al mando de Convair 600). Su primer vuelo lo efectuó a

partir del 18 de febrero de 1987, con el arribo del DC-8-55F CX BLN a Carrasco, con Crossa, Dalmás e Iharur de tripulantes, que vino a levantar una carga de cincuenta y siete caballos de polo en pie, con destino a un exclusivo club de polo en Jerez de la Frontera, España, donde aún es instructor de ese aristocrático deporte, nuestro amigo el señor David Stirling (h). El vuelo se desarrolló hasta Málaga, con escala técnica en Recife, Brasil, en aquella ciudad del sur de España se bajaron los caballos y se regresó a Toronto en "ferry". Con la misma tripulación y el Cte. Zecca de tripulante extra, al otro día de su llegada a Toronto despegaron hacia Teherán con una carga de vacas en pie, efectuando la ruta de siempre por Turquía; luego de desembarcar los animales en dicha ciudad partieron a Estambul en Turquía, donde descansaron. Al día siguiente continuaron el vuelo a Luxemburgo por mantenimiento y de esa capital a Colonia, Alemania, desde donde retornaron a Toronto; todo este periplo desde Montevideo les llevó ocho días en cincuenta y dos horas de vuelo, de esta manera se integró el Cte. Zecca a Aero Uruguay.

Los vuelos a Teherán debían continuar con la misma tripulación pues la otra de relevo estaba en Montevideo. Sin embargo el siguiente vuelo que debía haberse realizado a continuación se suspendió, debido a la negativa de los pilotos Crossa y Dalmás a llevarla a cabo, si no se cumplía ciertas demandas que se plantearon en una reunión que tuvo lugar en el hotel donde estaban alojados en Toronto, al Sr. Kevin Rofe y a otra persona que era el propietario de los animales. Las demandas eran debido a lo peligroso de la ruta y solicitaban que se la cambiaran entre Europa y Teherán, evitando el corredor turco, por una alternativa, la cual sería por la Unión Soviética (hoy Rusia), donde se exigía que subiera al avión un técnico de esa nacionalidad para dirigir la aeronave, lo cual se estimaba oneroso para los costos; la otra opción era que el Sr. Rofe pagara los viáticos adeudados de U\$S 750 por tripulante y una prima de U\$S 5.000 por vuelo a la tripulación, lo que no fue aceptado. Las vacas que estaban prontas para ser embarcadas se devolvieron y el avión no se cargó. Esa noche el Cnel. Bonelli ordenó a Crossa, Dalmás e Iharur que regresaran a Montevideo y que Zecca esperara la otra tripulación: Canoura, Muñoa y Rau, que ya salía hacia Toronto. Crossa y Dalmás renunciaron, Iharur regresó más adelante. De esta manera quedaron en la compañía tres pilotos y dos ingenieros de vuelo.

Recomienza la actividad a partir del 5 de marzo con los vuelos a Teherán por el mismo itinerario, con cuatro o cinco vuelos mensuales, dependiendo de la carga que levantaban al regreso. Por ejemplo un servicio ejecutado a fines de marzo de 1987 fue el siguiente: Toronto - Gander - Ostende - Teherán - Sharjah - Colombo (Sri Lanka) - Sharjah - Atenas, Grecia - Prestwick, Escocia - Gander - Toronto.

Como era imprescindible que se graduaran como Comandantes todos los pilotos a fin de relevarse en el mando del avión, pues el único que ejercía ese

cargo era Canoura, unas semanas más adelante se calificó Carlos Muñoa, mientras se iba entrenando Zecca, quien además el 19 de abril, siempre de 1987, realizó una sesión de cuatro horas de simulador de DC-8 en la firma World Ways de Toronto; a fines de julio quedó en condiciones.

Semanas atrás habían ingresado como Primeros Oficiales, los Coroneles (Av.) retirados de la Fuerza Aérea: Eduardo Lepere y Erich E. Buhl, quienes habían sido Comandantes de Boeing 737 en PLUNA; pasando a entrenarse y a volar como copilotos.

En esos días se realizó uno de los vuelos más recordables en el DC-8 CX-BLN de la compañía, el cual tuvo como destino a Melbourne en Australia, primera y única vez que un avión uruguayo con tripulación nacional estuvo en ese país continente. La tripulación estaba integrada por el Cte. Carlos Canoura el Primer Oficial Erich E. Buhl y el Ingeniero de vuelo Emilio Rau. Partieron de Toronto el 16 de abril de 1987 con una carga de 88 vacas servidas con destino a Teheran, cruzaron el Atlántico en 6:20 horas hasta Prestwick, Escocia, de allí volaron a Luxemburgo en 1:45 horas y luego hacia Teheran donde aterrizaron a las 5:35 horas de estar en el aire, descargaron el avión y en ese mismo día salieron a Sharjah en los Emiratos Arabes, donde arribaron en 1:55 horas, lugar en que descansaron hasta el día 18 de abril. Sharjah era el sitio preferido para reposo luego de un largo vuelo como ese de quince horas y media, además el combustible era notablemente más barato y los servicios y la puntualidad excelente. El 18 de abril la empresa dispuso la continuación del vuelo hacia Singapur y Melbourne, a los efectos de transportar 300 lechones desde esa última ciudad a Colombo en Sri-Lanka; por lo tanto despegaron de Sharjah, volaron 7:15 horas hasta Singapur, repostaron y continuaron a Melbourne, aterrizando en el día, después de 7:45 horas de vuelo. Descansaron y el 21 de abril con el avión cargado salieron hacia Colombo; su primera escala fue en Darwin todavía en Australia, una etapa que les llevó 4:25 horas, de allí marcharon a Singapur volando 4:20 horas y finalmente arribaron a Colombo en un tramo de 4:15 horas, sumando 13:00 horas de vuelo. El 24 de abril regresaron a Canadá con 15:50 horas más, realizando etapas en Luxemburgo, Gander y Hamilton, Canadá.

Los vuelos a Teherán se fueron cumpliendo hasta setiembre de 1987, cuando finalizaron, al haberse trasladado todos los animales en pie hacia aquel país asiático, de acuerdo al contrato con el Sr. Kevin Rofe; lo que no estaba previsto era la deuda que había dejado Rofe a Aero Uruguay de sobrevuelos, seguros, aterrizajes, etc., que nunca fue resarcida, encontrándose el Cnel. Bonelli con la novedad al término del negocio, cuya suma era casi impagable. Ante tan oscura perspectiva, el Cnel. Bonelli fue a visitar al Sr. Farhad Azima, a fin de ver la manera de salir de esa situación y sacar adelante su compañía, encontrándose la forma mediante un contrato que realizó Aero Uruguay directamente con Azima, dado que había ganado un llamado de precios que efectuó

Iberia, Líneas Aéreas de España en esos días, con el objeto de tercerizar la carga aérea, que hasta ese momento era cumplida por una empresa subsidiaria de Iberia con aviones DC-8, la cual daba pérdidas. El referido trabajo era llevado a cabo en ese momento, por la firma RACE Aviation Corporation de los señores Azima, y el encargado o "manager" en España de RACE era Farzin Azima; en total dicha empresa llegó a manejar catorce aviones de carga entre ellos dos de Aero Uruguay como veremos.

Aero Uruguay funcionando desde España

De esta manera comenzaron las operaciones aéreas de Aero Uruguay en España durante el mes de setiembre de 1987, teniendo como base la ciudad de Barcelona, desde donde se volaba a buena parte de la Península Ibérica, Islas Baleares e Islas Canarias. Aero Uruguay con tripulaciones más disciplinadas que las de otras compañías que servían a RACE, le tocó el correo (cartas, paquetes, diarios y revistas), efectuando el vuelo "Iberia 8115" todas las noches de los días hábiles, con el siguiente itinerario: Barcelona - Madrid - Tenerife - Las Palmas - Barcelona; "round trip" en el cual salían a las 24:00 horas y regresaban a las 10:00 de la mañana. Los sábados hacían los vuelos largos dentro o fuera de Europa con otras cargas, por ejemplo llevar vacas en pie a Nueva York, Cuba o Colombia (regresaban con flores) desde Santiago de Compostela en Galicia. Los tripulantes volaban veinte o treinta días y descansaban en Montevideo un tiempo semejante. De esta manera pasó lo que quedaba del año 1987 y todo 1988 hasta el mes de setiembre, es decir todo un año.

En el mes de agosto de 1988 fue necesario otro avión carguero para cumplir con la creciente demanda de bodegas que exigía Iberia a RACE, y esta compañía otorgó a Aero Uruguay esa nueva bodega, por lo cual nuestra compañía se vio obligada a arrendar otro avión carguero a ALG y a su vez prolongar el contrato del DC-8-55F "El Flaco" CX-BLN. El nuevo aparato que se arrendó fue un Boeing 707-321C (similar al CX-BJV que usó Aero Uruguay de 1979 a 1981) número de constructor 18716 "Sara", cuya matrícula era TF-AYE de Islandia, ex N792PA (Estados Unidos), JY-AED (Jordania), JY-CAB; a principios de setiembre de 1988 fue registrado en Uruguay con las marcas CX-BPQ.

Inmediatamente se puso en servicio dicho Boeing 707, avión que llegó a Barcelona al mando del Comandante Rezai (iraní) como instructor, el Primer Oficial Alf Zahdec (iraní) y el Ing. de Vuelo "David" Bayadin (iraní), con un Jefe de Mantenimiento "Joe" Boudin (también iraní). Así mismo empezó a volar en dicho aparato Angel Hernández, quien reingresó a la compañía, aunque fugazmente, pues su último vuelo lo realizó con Rezai de Comandante el 28 de setiembre de 1988 (Barcelona - La Habana - San José de Costa Rica - La Habana - Barcelona).

El Cte. Rezai habilitó a los tres Comandantes de Aero Uruguay (Canoura, Muñoa y Zecca) en el Boeing 707, si bien todos ya eran pilotos al mando del referido avión; por otra parte se continuaba volando el DC-8, por lo cual había que repartirse, volando sin pausas, por lo mismo Rezai, Zahdec y "David", los tres tripulantes iraníes permanecieron volando para Aero Uruguay más tiempo del previsto, mientras se preparaban más tripulantes.

En Montevideo se contrató a los ingenieros de vuelo Gustavo Urban y Roberto Cáceres, militares retirados, quienes habían volado en PLUNA con los aviones Boeing 727 y 707; hicieron un cursillo de refresco de Boeing 707 en el local de la Dirección General de Aviación Civil, donde hoy está Medicina Aeronáutica, impartido por el Ingeniero de Vuelo Eduardo Iharrur, que no lo pudo finalizar por verse obligado a retornar a España para volar, haciéndose cargo Urban hasta su terminación, dado que había sido instructor de PLUNA en esa especialidad. Se integraron a la compañía en Barcelona por el mes de setiembre de 1989. A su vez igualmente se contrató a los aviadores Walter Alvarado (militar retirado, piloto de biturbohélice), Rodolfo Argimón (piloto civil, ex copiloto de ARCO en Convair 600) y Oscar Machado (militar retirado, que estuvo volando en Aero Uruguay entre Colonia y Buenos Aires, como Cte. de Fairchild FH-227, de acuerdo a lo que se verá más adelante), quienes realizaron un curso teórico con el Cte. Zecca y en agosto de 1989 simulador de Boeing 707 en la Escuela de VARIIG, Río de Janeiro. Los tres fueron integrados a volar como primeros oficiales entre setiembre y noviembre de 1989; por esa época la base de Aero Uruguay se había mudado a Madrid.

El Cnel. Bonelli envió al Gerente Hugo Martínez a Madrid como nexo entre RACE Aviation y Aero Uruguay, radicándose este en la citada capital con el objetivo de solucionar y organizar mejor el movimiento de la compañía.

La necesidad de contar con tripulaciones que sirvieran los dos aviones que volaban para Aero Uruguay (el Douglas DC-8 y el Boeing 707) obligó a la empresa a formar e integrar más pilotos e ingenieros de vuelo. Entre ellos reapareció el Cte. Juan E. Crossa, el Cte. Pedro I. González (por unos meses) y el Primer Oficial Walter L. March. De la misma manera se adiestró al mecánico de la compañía (egresado de la Escuela Técnica de Aeronáutica) Diego Olivieri, como Ingeniero de Vuelo, ya que lamentablemente falleció el Ing. Emilio Rau, ocupando su lugar. Así mismo se contrataron a pilotos militares retirados que habían volado en PLUNA como comandantes de Vickers Viscount y Boeing 727 en el caso de Oscar E. Vilche; y Boeing 737 en el de Pedro L. Nicolini y de Hugo L. Spinatelli, este último comenzó a volar en el DC-8, calificándose como Comandante, los demás fueron primeros oficiales del Boeing 707.

Los comandantes Carlos Muñoa (Jefe de Pilotos) y Carlos Canoura, a mediados de 1989 renunciaron a sus puestos y regresaron a Montevideo, don-

de comenzaron a volar en otras compañías. Por dicha razón ocupó el cargo que dejó vacante Muñoa el Cte. Ricardo Zecca. A su vez se contrató al Cte. Jorge Navratil ex piloto de PLUNA, de TAR (Transportes Aéreos del Río de la Plata) y de ALAS. También ocasionalmente realizó vuelos para Aero Uruguay el Cte. de PLUNA Humberto H. Hernández.

Al DC-8 comenzó a comandarlo un piloto ecuatoriano Cte. Alfredo Franco, contratado por la compañía, teniendo como Primer Oficial al iraní Alí Zahdec y como Ing. de Vuelo al también iraní "David" Buyadin; luego de calificarse, el otro Cte. fue Spinatelli. Con este aparato se efectuaban los vuelos más largos: al Mar del Norte; muchas veces a Ostende (en Bélgica), punto de distribución; a Cuba; Estados Unidos; etc.

Con el Boeing 707 se realizaba el correo y, los sábados y domingos viajes largos. Uno de ellos fue de treinta y seis horas entre Madrid - Asunción del Paraguay - Santiago de Chile - Montevideo - Río de Janeiro - Isla de Sal - Madrid; hasta nuestra ciudad vinieron los comandantes Pedro I. González y Juan E. Crossa y los Ingenieros de Vuelo Eduardo Iharrur y Gustavo Urban, aquí se bajaron González e Iharrur, subió Pedro Nicolini como Primer Oficial y continuaron Crossa y Urban.

De esta manera se fue desenvolviendo Aero Uruguay en Europa bajo la dirección y conducción del Cnel. Bonelli, con llegadas esporádicas a Montevideo. Pero Aero Uruguay no solo fue una línea carguera, en un período de su historia, paralelo a su función primaria, igualmente actuó como compañía aérea convencional, transportando pasajeros, correo y carga en la corta ruta internacional entre Colonia, Uruguay y Buenos Aires, Argentina, según podremos ver.

Aero Uruguay volando entre Colonia y Buenos Aires

El 31 de diciembre de 1986 A.R.C.O. (Aerolíneas Colonia S.A.) había efectuado su último vuelo entre Colonia y Buenos Aires, sin lograr reinciarlos en los tiempos que le impuso la Dirección General de Aviación Civil (D.G.A.C.), debido a lo cual por la Resolución del Poder Ejecutivo N° 66.020 de fecha 15 de diciembre de 1987, le fue revocada la autorización operativa de la que era titular. La ruta Colonia - Buenos Aires mientras tanto quedó explotada desde el 1° de enero de 1987, únicamente por la bandera argentina con L.A.P.A. (Líneas Aéreas Privadas Argentinas).

En presencia de este acontecimiento, los hermanos argentinos Alberto e Ingeniero Agrónomo Daniel Urani, propietarios de un establecimiento de campo en el departamento de Colonia, al que administraban, lo cual los obligaba a trasladarse seguido por vía aérea de Buenos Aires, donde residían, a Colonia, pensaron en llenar el vacío que había dejado ARCO, fundando una línea aérea uruguaya que la sustituyera, ya que como se vio solo operaba LAPA entre esas dos ciudades.

El hecho de que los hermanos Urani fueran argentinos, impedía o por lo menos dificultaba la formación de una compañía aérea de bandera uruguaya, lo que los decidió a buscar otro modo de introducirse en el negocio; lo encontraron por medio de Aero Uruguay.

En ese momento la única compañía aérea uruguaya privada que estaba organizada y en pleno funcionamiento era Aero Uruguay, lo cual los decidió a entrar en tratativas con su principal el Cnel. Bonelli y ver la forma de llegar a un acuerdo comercial con él. El Dr. Carlos Rodríguez Brianza, abogado en Uruguay de los hermanos Urani, conocía al Gerente de Aero Uruguay, Hugo Martínez, quien los introdujo con el Cnel. Bonelli. En la primera reunión se presentaron Alberto Urani y el Dr. Rodríguez Brianza, los que plantearon la adquisición de Aero Uruguay, a lo cual no accedió el Cnel. Bonelli; no obstante las reuniones continuaron llevándose a cabo, ahora con el Ing. Daniel Urani, al desinteresarse en el asunto su hermano Alberto. Finalmente se logró un convenio entre Aero Uruguay y el Ing. Urani, exclusivamente para la línea de Colonia a Buenos Aires, firmándose un contrato. De esta manera el Cnel. Bonelli ampliaba y diversificaba el caudal de su compañía, estando esta todavía operando entre Canadá e Irán.

El 2 de junio de 1987, Aero Uruguay presentó ante la D.G.A.C. la solicitud correspondiente para obtener los derechos de tráfico, habilitantes para operar el servicio de transporte aéreo público de pasajeros, correo y carga entre Colonia y Buenos Aires, de acuerdo al Decreto 39/977.

El 21 de setiembre de 1987, ante la inminencia de la próxima temporada de verano, sin que aún se pronunciara la autoridad aeronáutica, se solicitó la concesión de una autorización provisoria y a término, que permitiera el cumplimiento del servicio en esos meses pico.

La D.G.A.C. por la Resolución N° 73/987 de fecha 24 de noviembre de 1987, autorizó a Aero Uruguay S.A. a operar provisoriamente servicios de transporte aéreo público de pasajeros, correo y carga entre Colonia y Buenos Aires en el período comprendido entre el 15 de diciembre de 1987 y el 30 de junio de 1988. Dicha autorización la aprobó el Poder Ejecutivo por la Resolución N° 67.105 del 25 de octubre de 1988.

Con la experiencia obtenida luego de más de quince años de uso en nuestro país de los aviones Fokker/Fairchild F-27, no se dudó mucho en elegir ese tipo de aparato, para con él cubrir la ruta autorizada. El Fairchild F-27 es un avión de ala alta, con dos motores turbo-hélices Rolls Royce Dart Mk 532-7 de 2.050 e.h.p., largo 23.50 mts., envergadura 29.00 mts., peso máximo de despegue 19.050 kgs., velocidad máxima de crucero 483 kms/hora, transportaba 44 pasajeros.

Se consiguió en los Estados Unidos un Fairchild F-27J que había pertenecido a Horizon Air, estacionado en Las Vegas, Nevada, su número de fabricante era 116 matrícula N2705J ex HR-LAP (Honduras), N275HP; se fue a

revisar donde se encontraba, acudiendo el Comandante Carlos Muñoa, el Mecánico Agustín Sena (ex Fuerza Aérea) y el propio Ing. Urani, quien luego de ser asesorado por los dos técnicos, decidió adquirirlo en un precio lindante en los U\$S 500.000.- El avión pasó a formar parte de Red Horse Investment Co., razón social de la que era su principal el Ing. Agr. Daniel Urani. Inmediatamente se solicitó a la D.G.A.C. el registro del avión a nombre de Aero Uruguay, después de haberse realizado un contrato de arrendamiento-compra el 30 de noviembre de 1987 entre Red Horse Investment Co. y Aero Uruguay; otorgándosele la matrícula CX-BPP y, un técnico a fin de conferir el correspondiente certificado de aeronavegabilidad, designándose al Sr. Anastacia Rodríguez, quien se trasladó en diciembre de 1987 a Las Vegas. A su vez se envió la tripulación restante para el vuelo "ferry" hasta Montevideo.

El "ferry" se inició el 23 de diciembre de 1987, con los Comandantes Carlos Muñoa y Eduardo Lepere, los Primeros Oficiales (en entrenamiento) Aviadores Civiles Ernesto Milán y Luis A. Loureiro y el Mecánico Agustín Sena, de tripulación; como pasajeros el Ing. Urani y el funcionario de la D.G.A.C. Anastacia Rodríguez. La ruta fue: Las Vegas - El Paso - Brownsville - Belice - Panamá - Guayaquil - Lima - Antofagasta - Santiago de Chile - Montevideo, arribaron el 25 de diciembre, luego de haber volado casi cuarenta y ocho horas.

El 29 de diciembre de 1987 el avión fue llevado en vuelo a Colonia, donde se efectuaron demostraciones y vuelos con autoridades. El 30 se inauguró la línea con dos frecuencias diarias, al mando del Cte. Muñoa.

Para que esto sucediera en tan poco tiempo, desde que se otorgó la autorización el 24 de noviembre, hubo que preparar todo a marchas forzadas: la contratación del personal navegante, mantenimiento, ventas y reservas; la preparación de cuatro azafatas; obtención de locales en Montevideo, Colonia y Buenos Aires; telex, teléfonos, papelería, manuales, etc.

Pero lo más insólito fue el hecho de tener que alquilar e instalar una gran carpa, a fin de que cumpliera las funciones de aeroestación, debido a que la que utilizaba ARCO, que como se recordará era propiedad de la sociedad anónima pues se encontraba en un predio privado, estaba embargada por los funcionarios de la referida empresa; en dicha carpa se cumplían las funciones de aduana, migración y despacho de la empresa, así como salón de pasajeros, soportándose el intenso calor que concentraba su estructura. La carpa se siguió usando hasta el 21 de diciembre de 1989, día en que se inauguraron las obras de reforma y ampliación de la aeroestación de Colonia, que había pasado a manos de la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica, justo en momentos en que Aero Uruguay, como se verá, en unos días abandonaba el servicio de pasajeros entre Colonia y Buenos Aires.

Los escritorios de la compañía se situaron: en Montevideo, Torre Libertad, Plaza Cagancha 1335 piso 1 oficina 101, aunque seguía funcionando la

sede central en la calle Florida; en Colonia, Intendente Suárez 189; y en Buenos Aires, Reconquista 885.

Los omnibuses que daban el servicio entre Montevideo y Colonia eran de la empresa C.O.T.S.A.

La parte comercial de la nueva rama de Aero Uruguay, independiente de la empresa de carga aérea, era manejada por ANMAR S.A. como Agente General para Uruguay según contrato celebrado el 2 de enero de 1988 y por el Ing. Urani con otros ejecutivos y funcionarios, entre quienes se encontraban: el Gerente Sr. Carlos Rodríguez, la Gerente Comercial Srta. Marissa Alegre, el Jefe de la Base de Colonia Sr. Juan José Ayala (ex funcionario de ARCO), la Srta. Marisa Scagno Directiva de Ventas y Relaciones Públicas y otros.

Los pilotos en un primer momento, como se pudo ver, fueron los Ctes. Muñoa y Lepere, con los Primeros Oficiales Ernesto Milán y Luis A. Loureiro, estos dos últimos permanecieron volando hasta el final, no así los Ctes. quienes alternaban vuelos en Europa con los aviones cargueros, los sustitúan Walter Vives y Ricardo Zecca hasta que el Cte. Milton Cristiani (Coronel (Av.) retirado de la Fuerza Aérea) ocupó ese cargo, turnándose con el Cte. Oscar Machado (que también era militar retirado).

Las autorizaciones otorgadas a Aero Uruguay para operar provisoriamente los servicios que daba entre Colonia y Buenos Aires, fueron siendo prorrogadas cada ciento ochenta días.

Al igual que ARCO, Aero Uruguay tenía puestas las miras en la posibilidad de dar servicios para unir Colonia con Salto y Rivera. En determinado momento, el Gerente de la empresa Carlos Rodríguez mantuvo en agosto de 1988, reuniones con el Intendente Municipal de Rivera y el Presidente de la Junta Departamental, sin que a la larga se concretara nada.

La cantidad de pasajeros que transportaba Aero Uruguay fue aumentando mes a mes, hasta conquistar buena parte del 50% del número de viajeros que usaban el medio aéreo para trasladarse entre Colonia y Buenos Aires. En agosto de 1989, luego de casi veinte meses de operación, se llegó a la cifra de 50.000 pasajeros entre las dos ciudades; referente a ese número emblemático, se efectuó una sencilla ceremonia en las oficinas de la compañía de la Plaza Cagancha, con la presencia del Ministro de Turismo, artistas invitados que eran habituales clientes de Aero Uruguay y representantes de firmas de plaza, que donaron premios para la pareja argentina que resultaron ganadores por ser los pasajeros Nos. 50.000.

Las relaciones de Aero Uruguay con LAPA no pudieron ser mejores en el lapso en que compartieron la corta ruta Colonia - Buenos Aires. Eso es probable desde el primer momento, cuando Aero Uruguay se hizo cargo de los servicios aéreos entre las dos ciudades, dividiéndose la gran carpa que hubo

que alquilar y luego los avisos en los medios de prensa sobre los horarios de los vuelos de ambas compañías los cuales salían juntos con los logos de cada una. Más adelante, por agosto de 1989 se hicieron estudios para estructurar un horario conjunto que permitiera un sistema de "puente aéreo", admitida la cifra de pasajeros que movían por año las dos empresas de alrededor de 60.000 viajeros de una orilla a otra. El acuerdo que tenía puestas las miras en la próxima temporada de verano no prosperó debido a que Aero Uruguay canceló sus vuelos a fin del año 1989.

La marcha de la compañía durante los años 1988 y 1989 fue normal, brindándose el servicio sin interrupciones, acorde con las exigencias de las autoridades aeronáuticas de los dos países, a pesar de contar con un solo avión. Lo que objetaba la D.G.A.C. era el hecho de que la línea se efectuara con un Agente General, ANMAR S.A., pues en verdad era la entidad que manejaba comercialmente la línea Colonia - Buenos Aires, siendo su principal el Ing. Urani, con el Dr. Diego Gil, Víctor Martínez, Javier Aussembauer y otros.

El 29 de abril de 1989, el Ing. Urani adquirió la mayoría del paquete accionario de Aerolíneas Uruguayas S.A. (mediante la intervención de un profesional uruguayo que figuraba con la mayor parte de las acciones, como se podrá ver en la historia de esa compañía), razón social creada para la explotación de operaciones aéreas, fundada a fines de 1987 por el Cnel. (Av.) Roberto F. Meyer; todavía sin actividad aeronáutica. Pensamos que con esta determinación el Ing. Urani se independizaba de Aero Uruguay para tomar, según la coyuntura, el rumbo comercial dentro del medio de la aviación, que mejor le conviniera a sus intereses.

Mientras tanto corrieron los meses y la D.G.A.C. no solo ponía reparos a la intervención de ANMAR S.A. como Agente General en la faz comercial de Aero Uruguay, igualmente lo hacía a su parte administrativa y contable, formulando en determinados momentos, observaciones que afloraron en exigencias de un balance al 30 de setiembre de 1989, cuando autorizó nuevamente por su Resolución N° 130/989 del 23 de noviembre de 1989, la operación de la compañía en la ruta Colonia - Buenos Aires - Colonia.

Las relaciones comerciales entre Aero Uruguay y Urani ya no eran las mismas que al principio, la situación se había ido deteriorando para desembocar en la finalización de los negocios entre ambas partes, seguramente estimulada por Urani, ahora que contaba con el respaldo de una compañía propia para continuar y tal vez mejorar y agrandar el servicio sin necesidad de Aero Uruguay.

No obstante se llegó a un acuerdo el 15 de diciembre de 1989 entre Aero Uruguay S.A. y Red Horse Investment Co., a fin de rescindir a partir del 1°

de enero de 1990 el contrato de arrendamiento - compra de aeronave suscrito entre las partes el 30 de noviembre de 1987, respecto al Fairchild F-271, número de fabricante 116, matrícula CX-BPP, sus repuestos, componentes y motores afectados a la operación de dicho aparato.

El siguiente paso fue solicitar el 22 de diciembre de 1989 a la D.G.A.C. que se le dispensase a Aero Uruguay del cumplimiento de los servicios en la ruta Colonia - Buenos Aires, o se suspendiera la misma por un plazo no inferior a 180 días a partir del 1° de enero de 1990. Fundó dicha solicitud en que: *"Por distintas razones y fundamentos, de orden esencialmente económico, financiero y organizativo que han resultado verdaderamente insuperables, nuestra empresa se ve en la necesidad de suspender la explotación de la prestación que en condiciones no adecuadas importaría un verdadero desmedro en los servicios, en directo perjuicio del usuario y de la bandera uruguaya"*.

Cuatro días después, el 26 de diciembre de 1989, por documento privado, Aero Uruguay S.A. y ANMAR S.A. acordaron la desvinculación comercial entre ambas, rescindiendo su contrato de Agente General que hasta esa fecha las ligaba desde el 20 de enero de 1988.

También el 27 de diciembre la D.G.A.C. comunicó a Aero Uruguay que no accedía a la solicitud de dispensa de servicios, por lo cual Aero Uruguay S.A. solicitó el 29 de diciembre de 1989 en su lugar, que se le autorizara a ceder los derechos operativos concedidos por esa Dirección a la empresa Aerolíneas Uruguayas S.A. (AUSA), al amparo de lo establecido en el Artículo 118 del Código Aeronáutico, solicitud que en prueba de conformidad estaba suscripta por AUSA, en dicha petición se incluía la siguiente aseveración: *"... y que se tenga presente por los fundamentos expuestos, en caso de no autorizarse a la cesión solicitada, renuncia expresamente a continuar la explotación a la línea Colonia-Buenos Aires-Colonia"*.

Las cartas estaban echadas. Luego de consultar al Directorio de PLUNA, acerca del interés del Ente en explotar el referido servicio, lo que fue contestado negativamente, la D.G.A.C. con el asesoramiento de la Comisión Nacional de Política Aeronáutica, el 29 de diciembre de 1989, remitió circular a las empresas nacionales de transporte aéreo que anteriormente se interesaron en la citada ruta, si estaban en condiciones de comenzar a partir del 1° de enero de 1990; pero la única que tenía avión (el Fairchild CX-BPP), tripulantes y semejante organización a la de Aero Uruguay era AUSA, además la última operación de Aero Uruguay fue el 30 de diciembre de 1989, en plena temporada de verano, no podía haber más dilaciones, por lo cual el 11 de enero de 1990 la D.G.A.C. resolvió autorizar a AUSA a explotar provisoriamente y por el plazo de 180 días los servicios de la ruta Colonia - Buenos Aires - Colonia.

De esta manera transcurrió la experiencia de Aero Uruguay S.A. como empresa de línea aérea de pasajeros.

Aero Uruguay volando desde el Río de la Plata, con otros propietarios

El contrato con el Sr. Farhad Azima por el cual se daba el servicio de carga aérea a Iberia finalizaría a mediados de 1990, sin perspectivas de que se renovara o de que apareciera otro sustitutivo, por lo menos en un tiempo prudencial como para enhebrar uno con otro. Por lo que antes de la finalización del acuerdo con el Sr. Azima, tanto el Cnel. Bonelli, como los directivos de Aero Uruguay, comenzaron a buscar una solución para el problema.

Aero Uruguay tenía buenos ases en la manga que podía usarlos o por lo menos que valorizaban su razón social; uno de ellos era la posibilidad de usar la autorización de levantar y traer carga de y a Buenos Aires de y a terceros países, ejerciendo la "5ta. Libertad" de la que estaba dotada en la República Argentina, al igual que en los Estados Unidos y Europa.

En esos momentos existían empresas de carga aérea en Argentina con fuertes vinculaciones en los Estados Unidos, las que eran manejadas por el Sr. Pablo Faracci, quien se había iniciado trabajando como Gerente de Cargas de T.A.R. (Transportes Aéreo Rioplatenses de Buenos Aires); asimismo tenía nexos comerciales con el Sr. Pedro Saralegui, uruguayo, principal de la firma Newport, la cual poseía un centro de distribución de carga aérea, "broker", en el Aeropuerto Internacional de Miami. Faracci y Saralegui se unieron para formar una nueva empresa de carga aérea: Córdoba Air Cargo S.A. (LACER) que quedó ligada a Arrow Air de Miami, fuerte compañía de carga aérea establecida en 1947, que fue adquirida en 1999 por Fine Air, también de Miami.

Ante la posibilidad de que a otra compañía uruguaya de carga aérea naciente se le pudiera conceder la autorización de la "5ta. Libertad" que hasta ahora gozaba Aero Uruguay, pero que prácticamente no hacía uso de ella por estar volando en Europa, Faracci y Saralegui se interesaron en nuestra empresa luego de conversaciones que se comenzaron a llevar a cabo en Montevideo y Buenos Aires.

Al cabo de dichas conversaciones se llegó a un acuerdo a mediados de 1990 entre ambas partes y el Cnel. Bonelli vendió el 90% de las acciones y certificados provisionarios nominativos de Aero Uruguay S.A. al Señor Jorge Mutio Cerdeiras, uruguayo, que representaba a los señores Faracci y Saralegui en nuestro país. La referida transferencia de acciones fue autorizada por la Resolución del Poder Ejecutivo N° 99/991 de fecha 5 de marzo de 1991 y acreditada en forma ante la Dirección General de Aviación Civil.

Se montaron oficinas en la calle Colonia entre Cuareim y Rondeau de Montevideo, donde se instaló la compañía que ahora era gerenciada por el Sr.

Jorge Mutio, manteniéndose por un corto período Hugo Martínez, quien poco después se retiró de Aero Uruguay y formó una nueva empresa con el Sr. Farzin Azima (Transcontinental Sur); permaneciendo en cargas el Sr. Jorge Baccino y en la parte de operaciones como Jefe de Pilotos el Cte. Ricardo Zecca, con el apoyo en administración de Prombo Martínez.

El Boeing 707 CX-BPQ con el cual se estaba volando en España fue traído, asignado a Transcontinental Sur. El DC-8-55 CX-BLN fue devuelto al Sr. Azima.

Pasaron a la nueva Aero Uruguay S.A. los siguientes aviadores: Comandantes Ricardo Zecca y Jorge Navratil, Primeros Oficiales Oscar M. Machado, Walter Alvarado y Rodolfo Argimón, Ingenieros de Vuelo Gustavo Urban y Roberto Cáceres.

El avión que fue usado por la empresa era el Boeing 707-321C número de fabricante 19.776, matriculado en los Estados Unidos N8091J propiedad de Arrow Air, estaba totalmente pintado de blanco y los tripulantes lo bautizaron "El Palomo". El primer vuelo que se realizó con él tuvo lugar el 15 de agosto de 1990 hacia Miami y regreso, al mando del Cte. Zecca. Dicho avión con matrícula extranjera operó para Aero Uruguay con una autorización especial otorgada por la D.G.A.C., renovable cada 180 días, a fin de asegurar la prestación de los servicios. La referida aeronave era compartida entre Aero Uruguay S.A. y empresas que dirigía el Sr. Pablo Faracci en Argentina, como Córdoba Air Cargo S.A. (LACER), por lo cual contaba además de las dos tripulaciones uruguayas con otras tres argentinas (Ctes. Patteta, Filippini, Martín y otros) quienes se intercambiaban en su mando, tanto en Buenos Aires como en Miami.

Uno de los primeros negocios que efectuó Aero Uruguay en este período de su historia, fue intervenir en un consorcio que se formó entre varias compañías de carga aérea de Argentina, Chile, Paraguay y Uruguay con PLUNA, al cual se denominó Consorcio Interamericano de Transporte Aéreo de Carga (CITAC). El citado Consorcio agrupaba a: Servicios de Transporte Aéreos Fuegosinos (S.T.A.F.) compañía privada de Argentina; Alas Paraguayas, compañía privada del Paraguay; Córdoba Air Cargo S.A. (LACER), compañía privada de Argentina; Aero Chile S.A., compañía privada de Chile; y Aero Uruguay S.A.. El Consorcio contaba con el apoyo en los Estados Unidos de Arrow Air, que era representada en el Río de la Plata por el Sr. Pablo Faracci, director de Aero Uruguay S.A. El Consorcio firmó el 30 de agosto de 1990 en Montevideo, un convenio Multilateral de Cargas con PLUNA que asumía el papel de explotadora de los vuelos. Para el caso, PLUNA aportaba las tripulaciones, atención de la aeronave en Carrasco, el combustible de salida cuando el avión llegaba a Montevideo y los derechos de tráfico en los Estados Unidos, participaba con el 17% efectivo de las ganancias y, si hubiera pérdidas no le comprendían. CITAC proveía

al avión (que era de Aero Uruguay) mantenimiento, seguros, combustible fuera de Montevideo, "handling", sobrevuelos, viáticos, etc. Se designó Representante General y Coordinador General de CITAC en Uruguay al Cnel. (Av.) (R) Rúben Acosta Beltrame. Dicho convenio se aprobó por la Comisión Nacional de Política Aeronáutica, el 12 de noviembre de 1990.

Los vuelos con CITAC recién se inauguraron en la noche del 10 de febrero de 1991 hacia Miami con el Boeing 707 N8091J "El Palomo", comandado por una tripulación de PLUNA; llevó una carga de 32.000 Kgs de mercaderías varias, incluidos tres caballos. Se lograron efectuar veintitrés vuelos redondos que dejaron cada uno un superávit de unos US\$ 19.000 de los cuales PLUNA recibía el 17%.

El 6 de octubre de 1991 correspondía realizar un vuelo de carga a Miami, a tal efecto la tripulación compuesta por el Cte. Ricardo Zecca, el Primer Oficial Walter Alvarado y el Ingeniero de Vuelo Gustavo Urban, que comandaba el Boeing 707 N8091J, lo aterrizó procedente de Ezeiza, Buenos Aires, en Carrasco, a fin de entregarlo a la tripulación de PLUNA que no se encontraba en el aeropuerto, el avión se cargó y, al no presentarse ningún piloto de PLUNA un Escribano labró un acta de la situación y se le dio la orden al Cte. Zecca y su tripulación de realizar el vuelo programado, partiendo para el norte con dicha aeronave.

El Directorio de PLUNA entendió que el Convenio Multilateral de Cargas con CITAC no había resultado de acuerdo a sus expectativas, por lo cual sugirió al Poder Ejecutivo que, dado que el Convenio era precario denegara la aprobación, cosa que se hizo el 13 de setiembre de 1991 por la Resolución N° 70.322, lo que fue comunicado a CITAC por nota el 8 de octubre de 1991, finalizando de esta manera el referido convenio. Esto trajo como consecuencia que CITAC entablara un juicio a PLUNA.

El fin de Aero Uruguay

La línea de carga hacia los Estados Unidos y eventualmente a otros destinos en el mundo, se mantuvo durante 1991 y prácticamente todo 1992, usándose el Boeing 707 N8091J. Pocos servicios se realizaron con otro aparato similar, en razón a que el N8091J hubo que efectuarle un "check C", por lo cual se arrendó en noviembre de 1992, el Boeing 707-300C matrícula norteamericana N707HT.

La situación de la compañía no era la mejor en ese año de 1992 sus directivos no lograban cerrar buenos negocios con la carga que conseguían, tanto en Argentina como en los Estados Unidos, donde aparentemente accedían a ella con mayor facilidad. La condición económica fue decayendo sin que se consiguiera revertirla; a fines de 1992 hizo crisis y Aero Uruguay dejó de operar. El N8091J quedó parado en el Aeropuerto de Carrasco.

El 4 de enero de 1993 la compañía ejecutó su último vuelo con el "ferry"

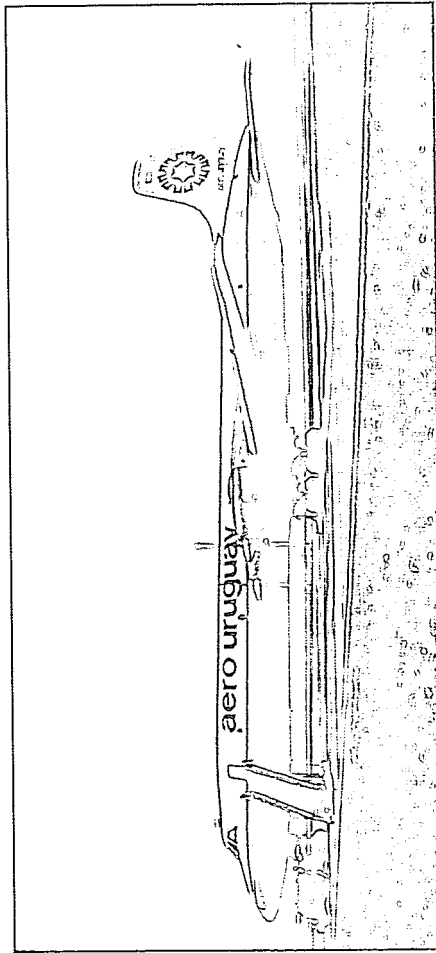
del N8091J desde Carrasco a Ezeiza, Buenos Aires, donde se entregó, el encargado de esa tarea fue el Cte. Ricardo Zecca.

No obstante haber finalizado su actuación como empresa y entregado su local de oficinas en el centro de Montevideo, luego de haber cancelado totalmente sus compromisos pecuniarios con el personal: aviadores, técnicos y administrativos a conformidad de todos, quedó latente en la mente de su principal el Sr. Pablo Faracci, la posibilidad de reflotar la compañía. Poco tiempo después Faracci comisionó a la Sra. Dorotea Aengee, uruguaya, aquella posibilidad de gestionar su renacer, para lo cual la referida señora con el apoyo del Cte. Zecca y otros ex funcionario de Aero Uruguay, trató por varios meses de conseguir un avión para continuar con la empresa, sin lograrlo. En ese período se había instalado una oficina en el Aeropuerto de Carrasco, sector cargas, desde donde se manejaban dichos estudios, que finalmente terminaron en la nada.

De esta manera fue el desenlace de Aero Uruguay S.A. como compañía de aviación, después de casi quince años de actuación como línea aérea de carga y de pasajeros.

Bibliografía y fuentes documentales de Aero Uruguay

- Entrevistas: Cnel.(Av.) (R) Atilio Bonelli, Sr. Oscar W. Gestido, Cte. Ricardo Zecca, Cte. Daniel Dalmás, Cte. Pedro I. González, Cte. Angel Hernández, Ing. de vuelo Gustavo Urban.
- Consultas telefónicas: Cte. Juan A. Barú, Sr. Oscar Gestido, Cnel.(Av.) (R) Angel Hernández, Cte. Daniel Dalmás, Dr. Rafael J. Fosalba, Ing. de Vuelo Juan Gelpi, Cnel. Atilio Bonelli, Cte. Walter Alvarado, Cte. Carlos Muñoz, Cte. Eduardo Lepere, Cte. Erich E. Bühl.
- Airlines since 1946 por Kenneth Munson.
- Canadair: The First 50 years por Ron Pickler.
- Diarios de Montevideo: La Mañana, El País, El Diario, Diario Oficial, El Día.
- Revistas: LAW en castellano.
- Boletines del Ministerio de Defensa Nacional.
- Ordenes del Comando General de la Fuerza Aérea.
- Documentos personales del Cnel. (Av.) (R) Roberto F. Meyer.
- Documentos personales del Cnel. (Av.) (R) Rúben Acosta.
- Documento del Cte. Erich E. Bühl basado en su libro de vuelo.
- Documentos del autor.
- Fotos del autor y de Gustavo Figueroa vía Eduardo Luzardo.



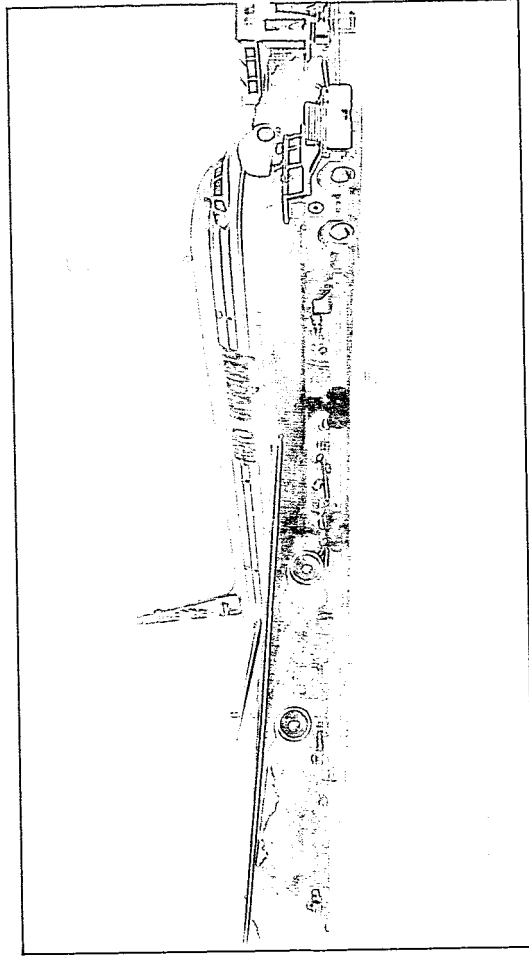
Canadair CL-44J CX-BJV "Chichipío" diciembre de 1977



Primer Oficial Juan E. Crossa, Ing. de Vuelo Emilio Rau, Cte. Carlos A. Canoura y Cargo Master Alejandro Borques. Isla de Sal, 2 de mayo de 1978.
Avión Canadair CL-44J CX-BJV "Chichipío"



Boeing 707-331C CX-BJV "Charrúa" Carrasco, mediados de 1979




Mc Donnell Douglas DC-8-63 CF matrícula de Luxemburgo LX-ACV, Circa 1982, foto de Gustavo Figueroa de la Colección de Eduardo Luzardo

**aero uruguay
anuncia:**

MIAMI

NEW YORK

**en cargueros
semanales**

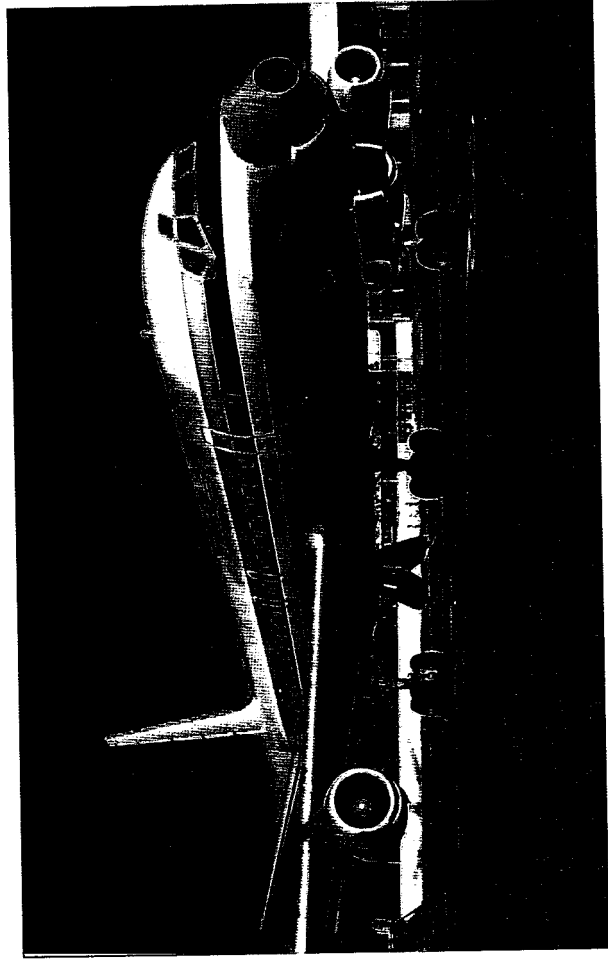


aero uruguay

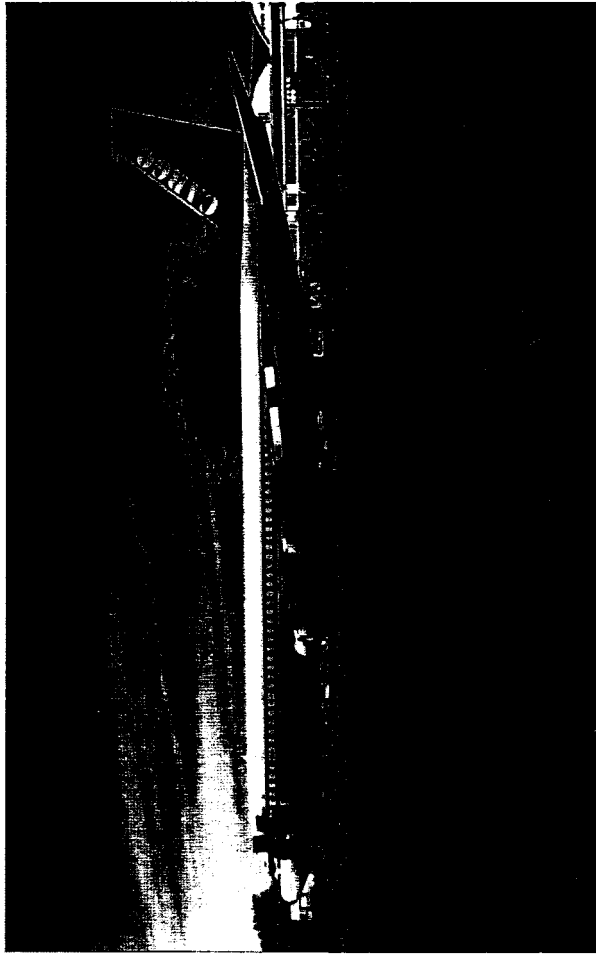
Por tarifas e informes
consulte a su agente de
cargas o directamente a
aero uruguay s.a.

FLORIDA 1280 OF. 202
MONTEVIDEO - URUGUAY
Telefono 98 73 12 Telex. 32-747

Aviso de mediados de 1979



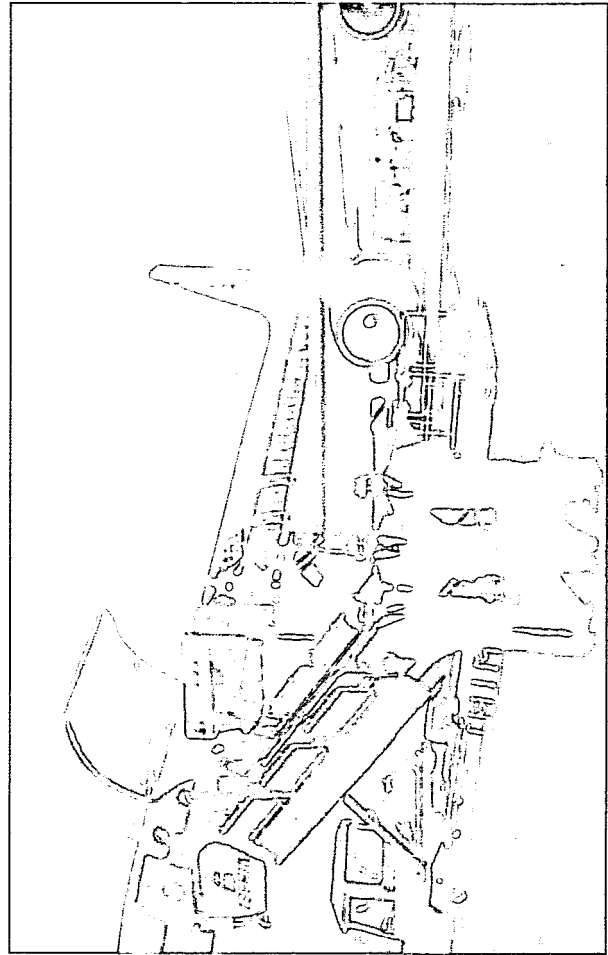
Mc Donnell Douglas DC-8-55F CX-BLN "El Flaco", 1987, foto de Gustavo Figueroa de la Colección de Eduardo Luzardo



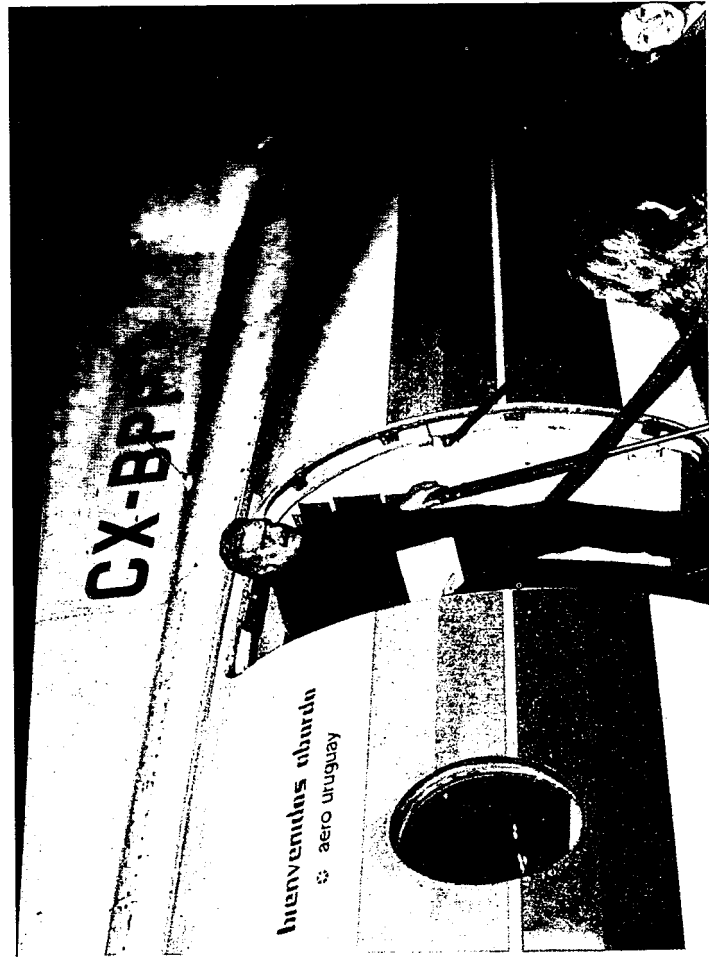
Boeing 707-321C CX-BPQ "Sara", Carrasco 1988
foto de Gustavo Figueroa de la Colección de Eduardo Luzardo



Fairchild F-27J CX-BPP en Aeroparque de Buenos Aires



DC-8-55F CX-BLN "El Flaco" en 1989, Eduardo Itharur, Walter L. March y Erich Buhl



El artista Omar Shariff llega desde Buenos Aires en Aero Uruguay el 11 de julio de 1988. Diario "El Día" de 15 de julio de 1988

Aerolíneas Uruguayas S.A.(A.U.S.A.) 1987-1996

Introducción

El Cnel (Av.) Roberto F. Meyer, piloto de aviones y helicópteros, al cumplir la edad límite para su jerarquía de Oficial Superior, de acuerdo a la Ley que rige la profesión militar, fue declarado "Retirado" del servicio activo. Esta nueva condición o "status" en su vida, que para muchos es traumática, no impidió que mantuviera el espíritu emprendedor que siempre lo caracterizó como aviador, organizador y ejecutivo, volcando estas cualidades en el medio civil empresarial, dentro de la aviación.

Su primer pensamiento fue invertir sus conocimientos del vuelo vertical en algún emprendimiento relativo a helicópteros, cosa que realizó más tarde con éxito. Cuando estaba estudiando ese proyecto se presentó el hecho de que ARCO S.A. a partir del 1º de enero de 1987 dejó de prestar sus servicios de pasajeros, correo y carga entre Colonia y Buenos Aires, después de más de veintitrés años de operación en esa ruta. La referida situación incitó al Cnel. Meyer a buscar la forma de ocupar el lugar dejando vacante por ARCO, mediante una empresa aérea nacional que cumpliera aquél servicio.

Con dicho designio el Cnel. Meyer convocó a un grupo de personas de su conocimiento vinculadas de una u otra forma a la aviación, a fin de crear una compañía para prestar servicios de transporte aéreo público, de pasajeros, correo y carga, mediante remuneración, de conformidad a las disposiciones legales y reglamentarias vigentes. Luego de varias reuniones, el 11 de setiembre de 1987 se constituyó Aerolíneas Uruguayas Sociedad Anónima (AUSA), contriéndose entre sus fundadores los Señores: Cnel. (Av.) (R) Roberto F. Meyer, Abel Cameto, Antonio Alberto Landa, Néstor Pucci y Cap.(Av.) (R) Miguel Angel Rienzi.

Digamos que esta Aerolíneas Uruguayas S.A. (AUSA) no tiene ninguna vinculación con la compañía aérea del mismo nombre, creada y desaparecida en 1968, cuya historia aparece en este segundo tomo.

Con fecha 16 de diciembre de 1987 Aerolíneas Uruguayas S.A. (AUSA) fue refundada por los mismos socios, desapareciendo de su nómina el Cap.(Av.) (R) Miguel Angel Rienzi; quedando constituida con un capital autorizado de N\$ 12.000.000 de nuevos pesos., del que fue suscripto el 50% o sea N\$ 6.000.000. en la siguiente proporción: el Cnel.(Av.) (R) Roberto F. Meyer N\$ 3.000.000.; el señor Antonio Landa N\$ 1.200.000., el señor Néstor Pucci N\$ 600.000. y el señor Abel Cameto N\$ 1.200.000.

Pocos días más tarde de establecida AUSA como razón social el 11 de setiembre de 1987, se presentó ante la Dirección General de Aviación Civil



A Buenos Aires vaya por Colonia. Pero llegue por lo alto. Aero Uruguay.

Cruciar el charco
Suele costar mucho dinero.
O mucho tiempo.
O mucho cansancio.
ahora, la nueva opción:
AERO URUGUAY
Desde Montevideo a Colonia en
super lujo y luego de Colonia a
Buenos Aires en el avión ideal
para distancias medianas y
cortas.
Pero desde aquí, con las mismas
ataduras que cruzaran con UG.

Reserve su lugar en
Llegue por lo alto.

aero uruguay
Torre Libertad - Para Capatza 115
P.O. Box 101 - Tel: 31.23.05
Montevideo - Uruguay
Tel: 33.03.93 - 33.92.00 - 33.10.10
Oficina Colombia Tel. 2109

ESTOS SON SUS HORARIOS:

	AVIA URUGUAY	AVIA URUGUAY	AVIA URUGUAY	AVIA URUGUAY	AVIA URUGUAY	AVIA URUGUAY	AVIA URUGUAY	AVIA URUGUAY	AVIA URUGUAY
AVIA URUGUAY	AVIA URUGUAY	AVIA URUGUAY	AVIA URUGUAY	AVIA URUGUAY	AVIA URUGUAY	AVIA URUGUAY	AVIA URUGUAY	AVIA URUGUAY	AVIA URUGUAY
AVIA URUGUAY	AVIA URUGUAY	AVIA URUGUAY	AVIA URUGUAY	AVIA URUGUAY	AVIA URUGUAY	AVIA URUGUAY	AVIA URUGUAY	AVIA URUGUAY	AVIA URUGUAY

Febrero de 1988

(D.G.A.C.), solicitando autorización para operar servicios de transporte aéreo público regular internacional y nacional de pasajeros, correo y carga, en las rutas: Colonia-Buenos Aires-Colonia-Punta del Este y Colonia-Salto-Rivera; solicitud sobre la que se informó en el Diario Oficial del 27 de octubre de 1987. Como figura en la historia de Aero Uruguay S.A., por la Resolución N° 73/1987 de la D.G.A.C. fechada el 24 de noviembre de 1987, se había otorgado dicha autorización a Aero Uruguay S.A., por lo cual AUSA el 7 de diciembre de 1987 interpuso ante dicha Dirección General los recursos de revocación y jerárquico en subsidio contra la citada Resolución; el órgano recurrido mantuvo el acto impugnado por la Resolución N° 9/1988 del 4 de marzo de 1988, la que fue refrendada por el Ministerio de Defensa Nacional el 14 de julio de 1988.

Ante esta frustración a sus planes para la formación de una línea aérea de pasajeros, que estuvo al alcance de la mano, los directivos de AUSA no cedieron en sus esfuerzos por penetrar en el mundo de la aviación comercial. Como por ahora se les había malogrado la posibilidad de acceder al transporte de pasajeros, pensaron en la carga aérea como complemento de la futura empresa o quizás como su principal rubro, dependería de su desenvolvimiento. Por tal motivo AUSA se presentó a la D.G.A.C. en el correr de 1988, solicitando la autorización a operar servicios de transporte aéreo público no regular de carga internos e internacionales, hacia la República Argentina, Brasil y Paraguay y, de estos entre sí. La D.G.A.C. por la Resolución N° 67/88 del 13 de setiembre de 1988 autorizó dicha solicitud, dando plazos para el comienzo de los vuelos. El Poder Ejecutivo ratificó la referida autorización por la Resolución N° 323/89 del 27 de junio de 1989.

No obstante la dificultad de la naciente sociedad para su expansión o desarrollo, dado lo complicado que es conseguir inversores, el Cnel. Meyer decidió el 8 de diciembre de 1988 adquirir a sus socios la totalidad del capital accionario, pasando a ser en ese día su titular. Ese 50% de suscripción de capital accionario que el Cnel. Meyer compró a sus socios, lo traspasó al otro día, 9 de diciembre de 1988, al señor Jorge Eduardo Azar Gómez, uruguayo, buscando se esa manera el acceso al capital o las conexiones necesarias para poner en marcha la compañía, sin embargo esta maniobra no tuvo el logro esperado; mientras tanto el plazo que exigió la D.G.A.C. a fin de dar comienzo a la línea de carga aérea seguía corriendo, sin que se llevara a cabo.

El 3 de mayo de 1989 se finalizó un acuerdo entre el Cnel. Meyer y el señor Ing. Agrónomo Daniel Urani, argentino tramitando la ciudadanía legal uruguaya, en ese momento vinculado a Aero Uruguay S.A. por medio de ANMAR S.A. su Agente General (ver historia de Aero Uruguay S.A.), quien adquirió la mayoría del capital accionario de AUSA, de la siguiente manera: el Cnel. Meyer cedió al Sr. Urani el 20% de los certificados de suscripción de sus acciones; el Sr. Azar Gómez a su vez cedió al Escribano Atilio Arrillaga

Simpson, uruguayo (que representaba al Sr. Urani), el 45% de las suyas. Por todo lo cual la posesión de los certificados de suscripción de capital accionario de Aerolíneas Uruguayas S.A. pertenecían a partir de ese día al Cnel. Meyer en un 30%, al Sr. Urani en un 20%, al Sr. Arrillaga Simpson en un 45% y al Sr. Azar Gómez en un 5%. Más tarde el Sr. Azar Gómez cedió al Sr. Urani su 5%, quedando este con el 25%.

Aprobado por la D.G.A.C., el 9 de julio de 1989 tuvo lugar el inicio de las operaciones de Aerolíneas Uruguayas S.A. en el área regional, de acuerdo a lo autorizado por aquella entidad el 13 de setiembre de 1988. En ese día se efectuó un vuelo entre Buenos Aires-Colonia-Carrasco con el Fairchild F-27J matrícula CX-BPP, arrendado a Aero Uruguay S.A., transportando una carga de diarios argentinos a Montevideo. De esta manera comenzó AUSA su camino en la aviación comercial.

AUSA con Boeing 707 carguero, principia sus vuelos comerciales

Habiendo sido autorizada AUSA para operar en servicios de transporte aéreo público internacional no regular de carga, desde y hacia Montevideo y entre terceros estados entre sí. El Poder Ejecutivo de acuerdo a los fundamentos expuestos y lo informado por el Comando General de la Fuerza Aérea, con el asesoramiento de la Comisión Nacional de Política Aeronáutica, accedió a dicha solicitud el 12 de diciembre de 1989 por la Resolución N° 68.454.

La compañía transportadora chilena de carga aérea Fast Air Carrier, establecida en enero de 1978, tenía intención de ampliar su mercado de cargas, por lo cual inició contactos con AUSA a fin de llegar a un entendimiento y lograr esa expansión por su intermedio.

Esos contactos con Fast Air incitaron a AUSA a solicitar la ampliación que le fuera otorgada el 12 de diciembre de 1989, encontrándose ahora en mejorables condiciones, por un lado servir a la empresa chilena en su expansión y por el otro para comenzar su propio desarrollo y crecimiento.

Paralelamente a todo esto, AUSA y Fast Air llegaron a un acuerdo con el objeto de desarrollar la futura operativa, comenzándose a armar un convenio en las áreas de comercialización y mantenimiento de la aeronave que se usaría, la que sería proporcionada por la compañía chilena, que a su vez la alquilaba a la firma norteamericana Archdale International Corp., pasando AUSA a ser su nuevo arrendatario. Por lo cual se comenzaron gestiones ante la D.G.A.C. y el Ministerio de Economía y Finanzas para ingresar a Uruguay un Boeing 707-321C número de fabricante 19435 que tenía matrícula chilena CC-CAF, ex N5774T (Estados Unidos). Por Resolución del 24 de enero de 1990 el Ministerio de Economía y Finanzas autorizó a ingresar al país, en régimen de admisión temporaria por un plazo de seis meses al citado aparato.

Antes de que AUSA resolviera tomar estas decisiones, se habían hecho contactos con el Comandante Carlos Muñoa, que en esos momentos era el Jefe de Pilotos de Aero Uruguay S.A., solicitándosele que investigara en Santiago de Chile la calidad y potencialidad de la empresa Fast Air, dada su experiencia en el tema. La tarea fue llevada a cabo con la solvencia que caracteriza al Cte. Muñoa, ofreciéndosele la Gerencia de Operaciones de la nueva compañía, cargo que aceptó luego de renunciar a Aero Uruguay S.A.

A raíz de todo esto fue de orden organizar y montar la línea aérea carguera, teniendo en cuenta los lazos que la unirían a Fast Air. En principio los tripulantes que formarían parte de AUSA se tuvieron que calificar y obtener la licencia chilena, al ser necesario volar indistintamente aviones matriculados en Chile y Uruguay. El Cte. Muñoa fue el primer extranjero en obtener la licencia de línea aérea en Chile.

El 27 de diciembre de 1989 se realizó el primer vuelo de carga para AUSA, usando uno de los aviones Boeing 707 de Fast Air, el matriculado CC-CUE, fue tripulado por los aviadores que se integraron a la nueva compañía nacional: Comandante Carlos Muñoa, Primer Oficial Daniel Dalmás y el Ingeniero de Vuelo Mario Scotti.

Previamente el 3 de noviembre de 1989, el Directorio de AUSA había autorizado a su Presidente el Coronel Meyer a firmar y otorgar en representación de la sociedad, el contrato condicional de arrendamiento y compra ante la empresa Archdale International Corp. del Boeing 707 matriculado CC-CAF, el cual fue registrado el 15 de febrero de 1990 en nuestra Dirección General de Aviación Civil: CX-BPL.

La misma tripulación que efectuó el primer vuelo para AUSA llegó a Carrasco el 29 de enero de 1990 por primera vez al mando del Boeing 707 de AUSA todavía matriculado CC-CAF, en el momento en que se inauguraba el módulo de salidas del aeropuerto con pésimas condiciones meteorológicas. Con dicho vuelo AUSA se introducía en la aviación uruguaya como compañía de carga aérea, con una aeronave que pocos días mas tarde, como vimos, se matriculó en el país, formándose de esta manera AUSA cargo.

Paralelamente a su establecimiento y ordenamiento en la faz aeronáutica, AUSA igualmente fue organizando la parte administrativa, cargas y otras reparticiones dentro de la empresa, fundamentales para su desenvolvimiento. A su vez se arrendó un local en Carrasco, calle Barradas 1709 desde donde se manejaba el capítulo cargas de la compañía. Como gestor y director de ese capítulo se contrató al Sr. Juan Carlos Navajas, chileno, técnico en esa materia, que a su vez estaba ligado a Fast Air.

Así mismo se integró a la empresa al Dr. Diego Gil con experiencia en temas legales aeronáuticos, habiendo asesorado y gerenciado en estos y otros asuntos durante años a PLUNA.

Los vuelos primeramente se efectuaban semanalmente en la ruta Montevideo-Buenos Aires-Santiago de Chile, con conexiones a Estados Unidos y otros destinos. Las expectativas eran concertar acuerdos para volar a los Estados Unidos y Europa, mientras tanto se cumplían los vuelos de Fast Air a Miami y Nueva York con el CX-BPL o con el avión chileno.

A fin de comenzar gestiones tendientes a obtener los permisos necesarios para operar en los Estados Unidos, se contrató al estudio jurídico Squire, Sanders and Dempsey de Washington para iniciarlas y llevarlas a cabo. De la misma forma se comenzaron trámites a partir del 27 de abril de 1990 con el gobierno de Brasil, para la obtención de autorizaciones con el objeto de operar en su territorio, luego de haber completado la presentación y acreditación ante las autoridades del referido país.

El primer e importante acuerdo que realizó AUSA, se firmó el 16 de mayo de 1990 con la empresa Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft de Alemania por el cual se tenían que cumplir vuelos semanales en la ruta Santiago-Montevideo-Francfort en la modalidad de "Lease/Join Venture" (arrendamiento y operación conjunta). Por dicho contrato, se preveía una participación comercial creciente de AUSA en la operación, lo que se encuadraba en su plan de desarrollo y expansión. El 31 de julio de 1990 el contrato con Lufthansa fue autorizado por la Dirección General de Aviación Civil, así como a sustituir en caso necesario su avión Boeing 707 CX-BPL por el semejante de Fast Air Carrier CC-CUE por motivos justificados, previamente comunicados a dicha Dirección, a fin de mantener la fluidez del servicio en la ruta descripta. Anteriormente el citado contrato con Lufthansa lo había usufructuado Fast Air; a su finalización la empresa alemana lo reformuló, por motivos comerciales Fast Air lo cedió a AUSA, renovándose entonces con la compañía uruguaya.

El Gerente de Operaciones Comandante Muñoa, en primer término organizó y preparó la compañía, de acuerdo a lo que sus directivos pretendían, comenzando luego a contratar a otros aviadores uruguayos y personal de pista, a fin de formar las tripulaciones que volarían al CX-BPL o al Boeing 707 chileno CC-CUE, reclutando además de al Cte. Daniel Dalmás y al Ing. de Vuelo Mario Scotti (quien con el correr de los años pasó a Copiloto de DC-8 y luego a Comandante y hoy dentro de la compañía es Comandante de Boeing 767-300F), a los ex Comandantes de PLUNA: Alberto Rodrigo, Luis A. Ceriani y Nelson Webbe; a los copilotos: Alejandro Trimarco, Ernesto Milán, Walter Rigo y más adelante a Fernando Roldán ex Comandante de Boeing 737 en PLUNA; a los ingenieros de vuelo: Fernando González (Juego Copiloto de DC-8 y de Boeing 767), Alejandro López, Nelson Cuello y Dan Wilson.

El contrato con Lufthansa dio comienzo en mayo de 1990, como se adelantó, según la ruta: Santiago-Montevideo-Río de Janeiro-Dakar-Francfort,

con un regreso semejante, dependiendo de la carga que transportara el avión, con un máximo de 36.000 Kgs.; algunas veces a pesar de los vientos contrarios, se hacía directo Dakar-Montevideo (unas nueve horas de vuelo). Normalmente se efectuaban estos servicios con dos tripulaciones: el Boeing 707 salía de Santiago con dotación chilena, en Montevideo subían los aviadores uruguayos y seguían de esa manera hasta Francfort. En otras oportunidades llegaban a Miami desde el sur, allí entregaban el avión y luego de descansar, volaban en línea aérea de pasajeros a Francfort, donde se hacían cargo del otro aparato que había llegado de Sudamérica, regresando hacia el sur. Normalmente llevaban más carga de la que traían.

Lamentablemente el contrato con Lufthansa, que era por un año, no se renovó, suspendiéndose los vuelos a partir de mayo de 1991. Por esta razón se decidió reducir el personal navegante casi en un cincuenta por ciento, quedando por un tiempo sin actividad Luis A. Ceriani, Alejandro Trimarco, Fernando Roldán y Ernesto Milán (quien pasó a volar entre Colonia y Buenos Aires, en Fairchild F-27J, como lo había hecho en Aero Uruguay S.A.).

No obstante haberse detenido los servicios a Europa, AUSA y Fast Air continuaron con sus aviones volando fluidamente a Miami, con gran tráfico entre Santiago y dicha ciudad de los Estados Unidos.

A principios de 1993 la compañía Fast Air adquirió dos aeronaves McDonnell Douglas DC-8-61, a la empresa United de los Estados Unidos, que habían formado parte de su flota de aviones de pasajeros, los cuales se encontraban estacionados en el desierto. Los mencionados aparatos fueron modificados en cargueros y remotorizados, transformándose en DC-8-71F, se matricularon CC-CAR y CC-CAX. En abril de 1993 ya se encontraban dando servicios a la firma; los pilotos e ingenieros de vuelo uruguayos que volaban este tipo de aparatos realizaron cursillos y los otros se calificaron como corresponde. Con dichos aviones, el Boeing CX-BPL y el otro Boeing 707 matrícula la CC-CUE se mantuvo el movimiento de ambas empresas cargueras (AUSA y Fast Air) volando hacia los Estados Unidos y a otros países americanos, además cuando era necesario parar uno de los Boeing 707 por inspecciones mayores ("check C") se arrendaba por un tiempo otro Boeing 707-320C matrícula N107BV para suplirlos.

Esta situación se mantuvo hasta noviembre de 1994, en que la Agencia que regula la aviación civil de los Estados Unidos F.A.A. (Federal Aviation Administration), negó la autorización a los aviones con matrícula uruguaya a operar en su territorio, por lo cual se puso al Boeing 707 CX-BPL en servicio en Sudamérica y en la zona del Caribe, cumpliendo muchos vuelos de carga a Bogotá y Caracas, así como a ciertas islas caribeñas tal pasó con Barbados, donde se transportó frutas de Chile, sobre todo uvas en su momento. Esta condición persistió por poco tiempo ya que el 2 de mayo de 1995 se le dio de baja de nuestro Registro de Aeronaves, quedando AUSA sin avión carguero

con matrícula nacional; no obstante sus pilotos e ingenieros de vuelo continuaron volando en aviones de Fast Air y luego LAN CHILE cargo, con matrícula chilena y, hoy en día sus pilotos están totalmente activos, comandando aeronaves Boeing 767-300 de carga a partir de enero de 2000, como lo hacen: Alberto Rodrigo, Nelson Webbe, Alejandro Trimarco, Mario Scotti (de Ing. de Vuelo de DC-8 pasó a Copiloto y luego a Comandante de dicho avión y de Boeing 767) y Fernando González (de Ing. de Vuelo de DC-8 pasó a Copiloto de dicho avión y de Boeing 767).

AUSA cambia de propietarios

En el transcurso del tiempo, desde el inicio de los vuelos con el Boeing CX-BPL hasta su desactivación como avión nacional en 1995, AUSA cargo tuvo una serie de mutaciones en su dirección que señalaremos. En un primer momento AUSA comprendía tanto la parte de cargas aéreas, como el transporte de pasajeros entre Colonia y Buenos Aires; al tiempo se separaron totalmente estas especialidades de la aerolínea, creándose, como se verá más adelante, otra razón social: Aerolíneas Regionales S.R.L. para el sector de pasajeros.

En aquel primer momento el Presidente de la sociedad era el Cnel. (Av.) (R) Roberto F. Meyer, el Vicepresidente el Escribano Atilio Arrillaga Simpson y el Vocal el Ing. Agr. Daniel Urani. El 11 de abril de 1991 se designó un nuevo Directorio de la firma AUSA que quedó constituido de la siguiente manera: Presidente Dr. Gilberto Regules (como representante de la familia Cueto de Chile, propietarios de Fast Air y luego con intereses en LAN CHILE), Vicepresidente Cnel. (Av.) (R) Roberto F. Meyer y Vocal Hans Peter Tiessen (ex Gerente de Lufthansa, radicado en nuestro país). El 20 de marzo de 1992 se decidió aumentar el número de integrantes del Directorio a cuatro, quedando integrado de esta forma: Presidente Dr. Gilberto Regules, Vicepresidente Cnel. (Av.) (R) Roberto F. Meyer, Directores Hans Peter Tiessen y Juan Carlos Navajas (quien, como se recordará era el Gerente de cargas); en ese momento el Dr. Regules era el promitente comprador del paquete accionario de AUSA. Ante el fallecimiento del Dr. Regules, se efectuó una Asamblea Extraordinaria de la sociedad, designándose un nuevo Directorio: Presidente Escribano John Stuart Leaman (quien tomó el lugar del Dr. Regules, representando a la familia Cueto, transformándose en el nuevo promitente comprador del paquete accionario de AUSA), Vicepresidente Cnel. (Av.) (R) Roberto F. Meyer, Directores Hans Peter Tiessen y Juan Carlos Navajas. Finalmente el 30 de marzo de 1993, autorizado por la Resolución del Poder Ejecutivo, el Esc. John Stuart Leaman adquirió la totalidad de las acciones de la sociedad, designándose el 27 de mayo de 1993 durante la Asamblea Extraordinaria que se realizó ese día un nuevo Directo-

rio: Presidente Esc. Leaman, Vicepresidente Hans Peter Tiessen y Director Ignacio Cueto (Director de Fast Air y de LAN CHILE), normalmente reconocido por Juan Carlos Navajas mediante carta poder.

Por esa época se designó Gerente de Cargas al Sr. Jorge Baccino, quien como se vio ocupaba ese puesto en Aero Uruguay S.A.; más adelante fue nombrado Gerente General.

AUSA subsiste aún, aunque no cuenta con avión propio matriculado en Uruguay, sin embargo mantiene los permisos de sobrevuelo en vigencia, los que a veces se utilizan. Claro está que, al no concretarse el levantamiento de las medidas que perjudican a Uruguay tomadas por la F.A.A. de los Estados Unidos, estos permisos de sobrevuelo se ven muy exigüos. En el Aeropuerto Internacional de Carrasco "Gral. Av. Cesáreo L. Berisso", AUSA sustenta una oficina en su Hall Central, siendo Agente General para Uruguay de LAN CHILE Cargo.

AUSA con Fairchild F-27J inicia sus vuelos internacionales e internos de pasajeros, correo y carga

Paralelamente a su historia como línea aérea de carga, AUSA mantuvo por varios años una aerolínea internacional y nacional de pasajeros, correo y carga, que llegó a contar con tres aviones, como veremos a continuación.

Como se pudo apreciar en la historia de Aero Uruguay S.A., esta compañía cumplió su último vuelo en la ruta Colonia-Buenos Aires-Colonia el 30 de diciembre de 1989. La Dirección General de Aviación Civil ante el abandono de dicho servicio en plena temporada de verano, se apresuró a solucionar el problema de acuerdo a lo asesorado por la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica y la Comisión Nacional de Política Aeronáutica, determinando el 11 de enero de 1990 autorizar a Aerolíneas Uruguayas S.A., por la Resolución N° 4/990, a explotar provisoriamente y por el plazo de 180 días, los servicios de transporte aéreo público internacional de pasajeros, correo y carga en el itinerario Colonia-Buenos Aires-Colonia y los servicios de transporte aéreo público interno regular de pasajeros, correo y carga entre Colonia-Punta del Este-Colonia, con base de operaciones en el Aeropuerto de Laguna de los Patos (Departamento de Colonia).

De esta manera se pudo recomenzar el servicio rápidamente, dado que AUSA contaba con el mismo avión que usó Aero Uruguay desde el primer momento en sus vuelos de Colonia a Buenos Aires, el Fairchild F-27J CX-BPP, el cual pertenecía a Red Horse Investment Co. firma cuyo principal era el Ing. Daniel Urani. Lo único que hubo que hacerle fue pintarlo con los colores y el logo de la nueva empresa.

De la misma forma el personal navegante pasó de Aero Uruguay S.A. a AUSA sin mayores problemas; a los pilotos: Comandante Milton Cristiani y Primeros Oficiales Ernesto Milán (quien al poco tiempo pasó a entrenarse y volar en el Boeing 707 CX-BPL) y Luis Loureiro, se les sumó en un primer momento el Cte. Eduardo Lepere (que volaba en los aviones cargueros de Aero Uruguay) como instructor y Jefe de Pilotos de AUSA en los vuelos desde Colonia; pocos días más tarde se añadió a la nómina de aviadores el ex Cte. de ARCO Delfín Díaz Alvarez, el que comenzó a volar como Primer Oficial el 23 de enero de 1990, recibiendo instrucción en el avión con el Cte. Lepere. Las Azafatas también permanecieron volando, entre las que recordamos a Marta Pastorino y María Priori.

En cuanto al personal de mantenimiento, estaba a cargo de Federico A. Godoy, con vasta experiencia desde principios de los años cuarenta, habiendo sido el Jefe de Mantenimiento de Aero Uruguay y trabajado en otras aerolíneas extranjeras, dado que poseía el certificado de la F.A.A.; más adelante ingresaron José Naya, Gerardo López y Gerardo Falcone, quienes se ocuparon del mantenimiento del Fairchild F-27J CX-BPP.

El personal que atendía en Colonia estaba a cargo del Sr. Juan José Ayala (ex funcionario de ARCO y Aero Uruguay).

El elenco de dirección de la compañía, que en esta parte dedicada al transporte de pasajeros estaba liderado directamente por Daniel Urani, lo componían: el Dr. Diego Gil Asesor Legal, el Sr. Víctor Martínez Gerente Comercial, el Sr. Javier Ausserbauer Gerente de Contaduría, el Sr. José López Patisson Asesor de Relaciones Públicas y otros.

Se montaron en Montevideo oficinas de administración, venta de pasajes etc. en Plaza Cagancha 1343, desde donde partían los omnibuses hacia Colonia, las que fueron inauguradas el 22 de febrero de 1990. En Buenos Aires se abrieron el 11 de mayo de 1990 en el "lobby" del Hotel Eibar, calle Florida 328 con la representación del Sr. Willy Thompson. En Punta del Este con la representación de Mauricio Sorokin funcionaban en la Parada 2, sobre la Avda. General Artigas.

El viernes 12 de enero de 1990, AUSA inició sus servicios regulares entre Colonia y Buenos Aires. Al viernes siguiente 19 de enero se comenzó la línea a Punta del Este con tres frecuencias semanales lunes, viernes y domingos en la ruta: Colonia-Aeroparque de Buenos Aires-Colonia-El Jagüel de Punta del Este-Colonia-Buenos Aires.

Para los vuelos de Colonia a Buenos Aires-Colonia, se formalizó un acuerdo con la empresa de omnibuses Sabelín S.A., a fin de transportar los pasajeros a Colonia y viceversa.

Referente al servicio de AUSA en sus vuelos de pasajeros, se celebró en marzo de 1990 un convenio con CATA Línea Aérea de Buenos Aires, por el cual CATA a través de AUSA podía vender todos sus destinos y de igual modo

CATA en la Argentina comercializaba los de AUSA en Uruguay. Por otra parte CATA mantenía en Morón un importante taller aeronáutico y contaba en su flota tres aviones Fairchild F-27J similares al de AUSA, además de otros aparatos (un ARAVA y cuatro Turbo Commander), por lo que también se efectuó un acuerdo en el rubro de mantenimiento.

Los servicios que brindaba AUSA se fueron ampliando en forma por demás satisfactoria, aumentando notoriamente día a día, el número de pasajeros que se transportaban, llegando a sumar en los meses de febrero y marzo de 1990, con el fin de la temporada turística, la cantidad de diez mil viajeros, gracias a una buena campaña de "marketing", teniendo en cuenta que Aero Uruguay había llegado a la cifra de unos cincuenta y cinco mil usuarios en dos años de actividad, haciendo la misma ruta.

A la finalización del verano, a mediados de marzo, se suspendieron los servicios trisemanales a Punta del Este, manteniéndose alguno que coincidiera con feriados especiales como carnaval, semana de turismo o santa u otros fines de semana largos.

En cuanto al movimiento de pilotos en el primer año de la compañía, digamos que Delfín Díaz Alvarez a partir de abril de 1990 se calificó como Comandante en el avión, pasando a volar alternadamente como Primer Oficial y en ese puesto. Al entrar el Primer Oficial Ernesto Milán a entrenarse para calificarse y volar como Primer Oficial en el Boeing 707 carguero de la compañía, ingresó para ocupar su lugar el piloto profesional Gabriel Soto, comenzando el 1° de junio de 1990 a recibir instrucción. El 1° de noviembre de 1990 el Cte. Eduardo Lepere abandonó transitoriamente la compañía, al ser convocado por PLUNA para volar contratado por trece meses los Boeing 737 del Ente, avión del cual era piloto instructor desde 1982, calificado en Seattle, Estados Unidos. Para suplir a Lepere, se convino un arreglo económico con el joven Comandante Alberto M. Zanelli, piloto militar que volaba al mando los aviones Fairchild y Fokker de la Fuerza Aérea similares al Fairchild F-27J; inició sus vuelos con el Cte. Milton Cristiani el 27 de noviembre de 1990 y se calificó como Comandante y piloto instructor unos días más tarde, el 5 de diciembre.

En esos días en que ingresó el Cte. Zanelli, también fue admitido como Primer Oficial el piloto militar Luis A. Ramírez, quién realizó el curso teórico del avión y luego comenzó a volar como copiloto.

Desde el inicio de la línea aérea en enero de 1990, se trataba de conseguir la autorización para unir Colonia con Montevideo y de esta manera acceder, aunque más no sea en forma tangencial, en el reparto de los pasajeros a Buenos Aires y viceversa. Finalmente, luego de unos cuantos meses de trámites bien llevados por la Asesoría Legal de la compañía, se logró que la Dirección General de Aviación Civil diera el visto bueno y el Poder Ejecutivo concediese mediante la Resolución N° 952/990 del 6 de noviembre de

1990, la explotación de los servicios de transporte aéreo público interno regular de pasajeros, correo y carga en la ruta: Colonia-Montevideo-Colonia, por el plazo de cinco años. En la realidad con esta autorización, AUSA se transformaba en una nueva línea aérea en la ruta Montevideo-Buenos Aires, competitiva teniendo en cuenta el hecho de realizarse con un avión turbohélice, de costo más bajo que el "jet" puro, por lo cual el precio del pasaje era inferior.

La inauguración del tramo: Colonia-Montevideo-Colonia, tuvo lugar el lunes 3 de diciembre de 1990 con un vuelo especial para autoridades, periodistas y agentes de viaje, yendo al mando de los Ctes. Cristiani y Zanelli.

Los vuelos de AUSA con su único avión, se fueron desarrollando normalmente, en el nuevo tramo que se sumó a los servicios ya establecidos, teniendo buena respuesta de los usuarios, en esta temporada del verano 1990/91. Hubo un aumento lógico de los aterrizajes que se llevaban a cabo diariamente los siete días de la semana, que sumaban nueve o diez por jornada, con los desgastes habituales que trae como consecuencia esa cifra.

El 17 de febrero de 1991 en un vuelo que partió de Punta del Este, directo a Aeroparque, con 42 pasajeros, tripulado por el Cte. Alberto M. Zanelli; el Primer Oficial Luis A. Ramírez y las Azafatas María Priori y Daniela De León; al efectuarse la aproximación a la pista de aterrizaje, se constató que la rueda de nariz del avión indicaba destrabada, por lo cual se realizaron los procedimientos exigidos por la fábrica Fairchild para esta emergencia, además con el tren abajo sobrevoló la torre de control a baja altura, confirmando sus funcionarios la aparente normalidad y la extensión total del sistema, lo cual llevó a pensar al Cte. Zanelli que la falla se debía a una mal función del circuito eléctrico de indicación, decidiendo aterrizar, para lo cual se tomaron las mayores precauciones posibles en el momento del restablecimiento, manteniendo la proa del aparato el mayor tiempo viable sin tocar el suelo, minimizando la velocidad en el momento del toque de la referida rueda; al hacerlo, el tren de nariz se plegó, procediéndose al corte de emergencia de ambos motores, disparo de extinguidores y evacuación del avión. Los pasajeros y la tripulación resultaron ilesos. El informe final de la Junta de investigadores de Accidentes de Aviación Civil de la República Argentina dictaminó: que el accidente se debió a una falla mecánica originada en defectos de diseño en el sistema de guiado de la rueda de nariz; por otra parte hubo una inadecuada comunicación entre el fabricante y la empresa, que impidió el conocimiento y la introducción en esta aeronave de la directiva de aeronavegabilidad que prevía la falla. El Cte. Zanelli resultó totalmente exculpado, con su licencia vigente. En cuanto al avión, aunque fueron daños menores, las reparaciones se demoraron casi cinco meses, lo que obligó a AUSA a arrendar los servicios por un tiempo de L.A.D.E. (Línea Aérea del Estado, de la Argentina), como ya lo había hecho en otras oportunidades. Finalmente el avión quedó pronto el

5 de julio de 1991, efectuándose un vuelo de prueba ese día, tripulado por el Cte. Zanelli, el Primer Oficial Gabriel Soto y el Inspector de la Dirección General de Aviación Civil de Uruguay. En esa misma fecha regresaron a Colonia; cumpliendo con igual tripulación cinco vuelos de línea entre Colonia y Aeroparque, en lo que restaba de la jornada.

Los vuelos continuaron en forma normal hasta el fin del año 1991. El Cte. Zanelli retornó a la Fuerza Aérea a partir del 12 de agosto de 1991, realizando algunos otros vuelos en la temporada de verano.

AUSA aumenta su flota de aviones de pasajeros

La actividad de la aerolínea en 1991, a pesar de haber estado su avión parado en Buenos Aires varios meses por el accidente, fue bastante buena, alcanzándose a transportar un total de 43.289 pasajeros. Este buen desempeño del año 1991, debe de haber llevado a sus directivos a decidir la adquisición de dos aeronaves más, similares al Fairchild F-271 CX-BPP, a fin de expandir la compañía y asegurar su funcionamiento sin interrupciones, dado que, por ejemplo, en enero de 1991 se cumplieron 17 frecuencias semanales a Punta del Este y 26 vuelos a Montevideo.

Ante la necesidad de contar con más aviadores a fin de cumplir con todos los servicios previstos en la temporada 1991/92 y pensando en la posibilidad de adquirir más aeronaves, se contrató como Comandante al piloto militar Alberto García, con experiencia en aviones Fokker y Fairchild, quien comenzó a volar en la compañía el 3 de enero de 1992; a su vez los Primeros Oficiales Ernesto Milán y Alejandro Trimarco que estaban asignados al Boeing carguero, anteriormente pasaron a servir en el Fairchild, Trimarco regresó más adelante a los cargueros y hoy continúa en esa especialidad.

AUSA, se puso a la búsqueda de aviones, encontrando en febrero de 1992 dos Fairchild en la empresa British Aerospace Regional Aircraft Limited de Inglaterra, que habían pertenecido anteriormente a la compañía belga, subsidiaria de SABENA, Delta Air Transport. Se trataba de dos FH-227B, una versión más alargada que el F-27J (1.98 ms.), configurados para 48 asientos, tipo "wide body look". Su costo fue de US\$ 235.000.- para el primero, número de fabricante 553, ex registro belga OO-DTB, el cual se matriculó CX-BQT; para el segundo fue de US\$ 140.000.-, número de fabricante 551, ex registro belga OO-DTA, el cual se matriculó CX-BQU. Se contrató a un taller especialista para llevarlos a las normas de restauración y obtener el certificado de aeronavegabilidad. Se aceleró la puesta a punto del primero y se envió al mecánico argentino Sr. Allende a Norwich, Inglaterra, donde estaba el aparato, a fin de vigilar y urgir los trabajos, pues la idea era que estuviese en servicio para la próxima semana de turismo a mediados de abril de 1992.

Mientras tanto se continuaron los vuelos de las líneas que ofrecía AUSA, con el CX-BPP y se seleccionó la tripulación para traer el CX-BQT en vuelo "ferry" desde Inglaterra. Se contrató al Cte. Juan E. Grossa para comandarlo, dada su experiencia y buena cuantía de horas de vuelo, lo cual disminuiría el costo del seguro; como no estaba calificado en este tipo de avión, se graduó luego de realizar el curso teórico y algunos vuelos en la compañía. Se completó la tripulación con el Cte. Alberto García, los Primeros Oficiales Alejandro Trimarco y Ernesto Milán y el mecánico José Naya, a ellos se les sumó el Sr. Allende; la Dirección General de Aviación Civil envió al técnico Ronaldo San Martín a fin de controlar y otorgar el certificado de aeronavegabilidad, quien regresó en el Fairchild a Montevideo.

El 8 de abril de 1992, con todos los tripulantes y el Inspector de la D. G. A. C. presentes en Norwich, luego de la revisión y comprobación del conjunto de los sistemas del avión CX-BQT, se efectuó un vuelo de prueba y se preparó al avión y la tripulación para la partida que tuvo lugar al otro día 9 de abril. En esa jornada salieron temprano, realizaron una escala técnica en Glasgow, Escocia y pernoctaron en Keflavik, Islandia. El 10 de abril continuaron el "ferry" y ese día cruzaron lo que restaba del Atlántico Norte volando a Narsarsuaq en Groenlandia y Goose Bay en Canadá y, en los Estados Unidos: Bangor, Norfolk y Miami, donde pasaron la noche. Al día siguiente 11 de abril salieron con destino a Panamá, con una parada en Kingston, Jamaica. El 12 de abril volaron a Lima con una parada en Guayaquil, Ecuador. Finalmente el 13 de abril hicieron desde Lima: Arica, Santiago de Chile y arribaron a Carrasco a las 23 y 10 horas. El 15 de abril el CX-BQT quedó incorporado a los servicios regulares entre Colonia, Carrasco y Aeroparque, permitiendo atender con toda normalidad la demanda de la semana santa o de turismo.

La llegada del CX-BQT marcó un hito en los planes de expansión de AUSA, cuya ambición, en primer término, era que la autorizaran a efectuar el vuelo directo Carrasco-Aeroparque y poder competir con PLUNA y Aerolíneas Argentinas en ese tramo, con pasajes más baratos. Luego vendría la siempre anhelada ruta hacia el norte y el litoral del país y de allí a Buenos Aires directo, sin paradas gravosas en Colonia u otro lugar y quizás más adelante vuelos a Rosario y Córdoba; todo lo cual se podría realizar con los tres aviones Fairchild. Además, como estudiaremos un poco más adelante, ya se había constituido, el 12 de marzo de 1991, una sociedad (citada con anterioridad) para los vuelos regionales de pasajeros, totalmente separada de AUSA: Aerolíneas Regionales Uruguayas S.R.L., que daría vida hipotéticamente a estos proyectos.

El Comandante Fernando Roldán, que había volado en el Boeing carguero CX-BPL, pasó a calificarse en Fairchild FH-227B, a fin de venir al mando en el vuelo "ferry" del CX-BQU. Por esa época dejó de volar el Cte. Milton

Cristiani, ocupó su lugar el Cte. Eduardo Lepere, quién regresó a AUSA a partir del 16 de setiembre de 1992, luego de finalizado su contrato en PLUNA, retomando el cargo de Jefe de Tripulantes.

Mientras los vuelos se cumplían regularmente, habiéndose transportado en los primeros nueve meses del año 1992, hasta el 30 de setiembre, la buena cantidad de 50.000 pasajeros, se designó al resto de la tripulación para traer en vuelo "ferry" al CX-BQU: Cte. Delfín Díaz Alvarez, Primeros Oficiales Alejandro Trimarco y Ernesto Milán, Mecánicos Alberto Naya y Gerardo Falcone, como pasajeros: el Inspector de la D.G.A.C. Ronaldo San Martín que otorgaría el certificado de aeronavegabilidad y el Sr. Daniel Urani.

El CX-BQU recién quedó en condiciones de hacer el vuelo "ferry" hasta Uruguay a fines de setiembre de 1992. La tripulación salió para Norwich, Inglaterra y luego de controlar exhaustivamente el aparato, efectuaron vuelos de prueba locales. Partieron el 6 de octubre de 1992 de Norwich; realizaron las mismas etapas que con el CX-BQT, solamente el último día en lugar de hacer escala en Arica, la efectuaron en Iquique, arribaron a Carrasco el 10 de octubre.

La compra de estos dos aviones Fairchild FH-227B a British Aerospace Regional Aircraft Limited, la realizó directamente AUSA, pagando la suma inicial de U\$S 25.000 por los dos aparatos mediante transferencia bancaria, a través del Citibank el 25 de febrero de 1992 al Barclays Bank PLC de Londres, para dicha empresa británica. De acuerdo al Memorandum de Entendimiento, firmado oportunamente, AUSA cancela en pagos complementarios del 15 y 31 de marzo de 1992 para el primero y el 30 de junio de 1992 para el segundo. En el contrato de compra de los dos aviones, firmados posteriormente entre AUSA y la British Aerospace, el Ingeniero Urani actuando simultáneamente por sí, por AUSA y por Red Horse Investment Co., firma una carta complementaria y se traspa los aviones a su compañía panameña Red Horse Investment Corp. Siendo estos hechos desconocidos por AUSA. Se efectúa un contrato de arrendamiento entre las dos firmas por cada aparato los días 27/03/92 y 17/09/92.

El año 1992 terminó con un buen desempeño de AUSA en esos doce meses, transportando un total de 65.425 pasajeros. Habiéndose cumplido en baja temporada once frecuencias semanales, que se aumentaron a partir del 1º de octubre a veinticuatro operaciones Montevideo-Buenos Aires en vuelos redondos, que incluían servicios a Punta del Este los fines de semana. Para la temporada se realizaron veintiocho vuelos semanales a Montevideo, quince a Punta del Este y doce entre Colonia y Buenos Aires. Para el 1993, según declaraciones de Daniel Urani, se esperaba crecer hasta transportar 85.000 pasajeros, a lo que había que sumar vuelos "charter" a Punta del Este, Brasil y Rosario en Argentina. La realidad fue otra, aunque la temporada de verano 1992/93 resultó buena al igual que los meses de otoño y parte del invierno,

como se había previsto. Los problemas radicaron en el deterioro y falta de mantenimiento de los aviones.

Aerolíneas Regionales Uruguayas S.R.L. (ARU)

El 12 de marzo de 1991 se constituyó una Sociedad de Responsabilidad Limitada con la denominación de Aerolíneas Regionales Uruguayas S.R.L., cuyo capital se fijó en N\$ 33.834.000.- (unos U\$S 19.100 de la época), entre los señores: Ing.Agr. Daniel Urani, Chel.(Av.) (R) Roberto F. Meyer y Dr. Gilberto Regules; el primero aportó el 70% de las cuotas sociales, el segundo el 20% y el tercero el 10%. La sociedad se regiría por las disposiciones de la Ley N° 16.060, con el objetivo entre otros muchos del transporte aéreo de pasajeros, estando la administración y el uso de la firma social a cargo del socio Daniel Urani. Documento que fue inscripto en el Registro Público y General de Comercio con el N° 312.

Con la creación de esta sociedad se dejaba todo pronto para la separación de los servicios que hasta ahora brindaba AUSA, de carga y pasajeros; separación que tuvo lugar a partir del momento en que se hizo cargo de AUSA la familia Cueto de Chile el 1º de abril de 1993 por medio del Escribano John Stuart Leaman, ya contándose con la aprobación del Poder Ejecutivo para la cesión de las autorizaciones operativas de AUSA a favor de ARU, por la Resolución 132/993 del 24 de febrero de 1993, solicitada anteriormente.

En ese ínterin se produjeron algunos cambios y novedades en ARU. El 20 de enero de 1992, el Dr. Gilberto Regules cedió al Sr. Daniel Urani la totalidad de sus cuotas sociales de ARU, a un precio de U\$S 1.000.-, quedando ahora el Sr. Urani con el 80% del capital de la sociedad. Por esa época de 1992 la administración y la venta de pasajes de AUSA y eventualmente ARU, se mudaron a un local en la calle Paraguay 1311, compartiéndolo con una agencia de viajes. También en 1992 ARU solicitó la autorización para la importación del Fairchild F-27J CX-BPP n/c 116, lo que se accedió por parte del Poder Ejecutivo el 22 de diciembre de 1992, de acuerdo a la Resolución N° 71.507.

Por lo que vimos, se puso ARU en funcionamiento a partir del 1º de abril de 1993, sin que variara nada la organización de la línea aérea con el cambio de denominación. La plantilla de funcionarios quedó como anteriormente, solamente consignamos que meses atrás ingresó como Primer Oficial el piloto militar Andrés Jaume.

En el momento en que se produce la separación, el avión CX-BPP ya se encontraba sin volar por falta de repuestos e inspecciones mandatorias, manteniéndose en orden el CX-BQT y el CX-BQU; poco después hubo que parar el primero de estos últimos, conservándose en vuelo el CX-BQU. El 6 de octubre de 1993 el avión CX-BQU pasó el límite de sus horas de vuelo y el Depar-

tamento de Aeronavegabilidad de la Dirección General de Aviación Civil, retiró el certificado correspondiente. De esta manera la empresa se vio impedida de cumplir con los servicios por falta de inversiones y previsión. El momento era el peor, pues sesenta días más tarde comenzaba la temporada del verano 1993/94, con ARU sin aviones y sin que se tomaran las providencias del caso para solucionar ese gravísimo problema, lo cual estaba en las manos del socio mayoritario Daniel Urani, quien detenía la condición de administrador de la firma.

Ante la indecisión para tomar la determinación adecuada a fin de sacar a la empresa del atolladero en que se encontraba, el Cnel. Meyer con el apoyo de su hijo el Sr. Roberto Gabriel Meyer Salvatierra, resolvió adquirir las cuotas sociales de Daniel Urani y de esta manera manejar la sociedad que había fundado.

Luego de casi tres meses sin operar, el 29 de diciembre de 1993, por documento privado con firmas certificadas, el Sr. Daniel Urani cedió la totalidad de sus cuotas sociales de A.R.U. a los señores Roberto F. Meyer y Roberto Gabriel Meyer Salvatierra, en un 70% y un 10% respectivamente, quedando por lo tanto integrada la Sociedad de Responsabilidad Limitada (en trámite de transformación a Sociedad Anónima) por los señores Meyer: el primero con un 90%. Las partes convinieron también en ese día que la administración de la sociedad la tuviera el Cnel. Meyer.

Dicha transacción fue autorizada por la Resolución N° 72.757 de fecha 21 de junio de 1994, del Poder Ejecutivo.

Después de finalizarse el negocio de la transferencia de las cuotas sociales, ese mismo 29 de diciembre de 1993, se efectuó otro en el que los directivos de ARU firman un contrato de arriendo y opción irrevocable de compra con el principal de Red Horse Investment Co. Sr. Daniel Urani, por los dos aviones FH-227B CX-BQT y CX-BQU, desde ese momento hasta el 30 de abril de 1994, es decir que el arriendo por cuatro meses, invalidaba a ARU a solicitar nuevas admisiones temporarias por los dos aviones (ya que aún no se habían importado), pues para el Registro Nacional de Aeronaves era necesario un contrato de arrendamiento por un mínimo de seis meses, de acuerdo al Decreto del Poder Ejecutivo 695/991 de fecha 20 de diciembre de 1991.

Por esta razón dicho contrato no pudo inscribirse en el Registro Nacional de Aeronaves, pero como aún estaba vigente el contrato anterior hasta el 17 de abril de 1994, se continuaron con los trabajos que ya se habían iniciado, a fin de dejar en funcionamiento uno de los aviones, el CX-BQU. En los primeros diez días del mes de enero de 1994, quedó en orden de vuelo y se consiguió su certificado de aeronavegabilidad, con unas cuantas horas por delante para ser voladas.

El 12 de enero de 1994 la Dirección General de Aviación Civil por la Resolución N° 3/94 autorizó el inicio de los vuelos; se reanudaron el 13 de

enero de 1994 entre: Colonia, Buenos Aires, Montevideo y Punta del Este, recuperando poco a poco su habitual núcleo de usuarios, así como consiguiendo nuevos clientes. La línea se mantenía con dos tripulaciones: Comandantes, Eduardo Lepere, Alberto García, Delfín Díaz Álvarez y Primer Oficial Andrés Jaume; Azafatas, Marta Pastorino y María Priori.

Los días fueron pasando, finalmente la dirección de ARU fue enterada por la Dirección General de Aviación Civil de la condición de las aeronaves, poniéndose su administrador el Cnel. Meyer a tratar de componer este contratamiento con el Sr. Urani y signar otro contrato (ya que el anterior vencía el 17 de abril de 1994) o adquirirlos de inmediato, ya que la opción de compra que se había firmado y se ejerciera, vencía el 30 de abril de 1994. Todo resultó infructuoso y no pudo ARU continuar con los vuelos a partir de ese día. Urani nunca entregó ni los recibos ni los títulos dominiales de los aviones, porque estos no existían, ya que al no contar con la autorización, entre otras cosas, de AUSA para que pudiera transferirlos a su otra empresa panameña Red Horse Inv. Co., lo que a su vez inhabilitaba su posterior venta a ARU.

Carecían los aviones de la correspondiente transmisión dominial y el respaldo jurídico legal necesario para poder transferirlos. Al no conseguirse los títulos dominiales de los aparatos, que no existían, finalmente el 17 de abril de 1994, la D.G.A.C. detuvo los vuelos.

Por segunda vez en pocos meses Aerolíneas Regionales Uruguayas tuvo que suspender sus servicios, con todos los perjuicios económicos y empresariales que ello aparejaba. Ante tal frustración, el Cnel. Meyer no flaqueó para tratar de hacer renacer su compañía, buscando por la totalidad de los medios legales, la forma de rescatarla; no obstante, todo fue en vano.

El tiempo transcurrió, sin que pasara nada atendible. Los dos aviones estaban estacionados a un lado del hangar de PLUNA en Carrasco, inútiles, sin prestar provecho alguno. Hubo que devolver los pasajes ya vendidos con anterioridad al cese generándose problemas de toda índole los que fueron solucionándose con el tiempo.

Aero Regionales, el Antonov An-24V y el fin de la compañía

Estando así las cosas, alrededor del mes de mayo de 1994 entró en contacto con los directivos de A.R.U. el Sr. Julio Bachs Mayada, uruguayo, quien representaba a un grupo de inversores que encabezaba al Sr. Carlos Armelo de Asunción del Paraguay, como director de un banco. Dicho contacto era para buscar la forma de adquirir A.R.U.; el Cnel. Meyer viendo que esa venta podía ser una tabla de salvación para sanear su economía muy desgastada por todos estos problemas, llegó a un acuerdo con el referido Sr. Bachs Mayada y efectuó una transacción mediante un documento privado, de las acciones suyas

y de su hijo. El traspaso de esos documentos fue por una cantidad simbólica (\$ 25.000 pesos), manteniendo para sí el diez por ciento del capital. El negocio se saldó por esa exigua cantidad dado que el adquirente se hacía cargo de todas las deudas que se habían suscitado con la empresa. Se firmó la transacción el 21 de junio de 1994 y se presentó a la Dirección General de Aviación Civil (D.G.A.C.) a fin de que se autorizara.

Para ir ganando tiempo, anteriormente se había presentado una solicitud a la D.G.A.C. con el fin de dilatar la autorización N° 3/94, la cual fue prorrogada el 8 de junio de 1994 por la Resolución N° 55/94; nuevamente se solicitó otra prórroga y autorización para incorporar a A.R.U. una aeronave Antonov An-24V, todo lo que se concedió por la Resolución N° 110/94 del 21 de setiembre de 1994, por treinta días a partir de su notificación.

En el ínterin el trámite para la transacción de las cuotas sociales de A.R.U. siguió su curso, hasta que los interesados fueron notificados por la D.G.A.C. de la imposibilidad de autorizarla, ya que la exigencia de esa Dirección General no fue cumplida por la parte compradora, pues no se pudieron avalar los títulos de deuda pública de la República Argentina por medio millón de dólares, depositados en un banco argentino, que presentó como respaldo económico. Al no servir dicho depósito como garantía, la parte del arreglo para la adquisición de A.R.U. quedó bloqueada, no obstante se continuó con el negocio, de acuerdo al arreglo del 21 de junio entre la dirección de la empresa y el Sr. Julio Bachs Mayada.

La compañía a través del Sr. Bachs Mayada, quien desde tiempo atrás se había conectado con la empresa Scorpion Air de Sofía, Bulgaria, llegó a un entendimiento a fin de arrendarle un avión Antonov An-24V que servía en ese país balcánico, para con él recomenzar las líneas regionales de A.R.U. Se logró un convenio con Scorpion Air mediante la intervención del Embajador de la República de Bulgaria Sr. Liubomir I. Ivanov, por lo cual se envió el Antonov a Montevideo, de acuerdo a la autorización de la D.G.A.C. para que A.R.U. S.R.L. lo incorporara a su flota, como figuraba en la Resolución N° 110/94 del 21 de setiembre de 1994.

Dicha aeronave construida en Kiev, Ucrania (sede de la fábrica), en la época de la U.R.S.S.; se trataba de un avión Antonov An-24V, de ala alta, con dos motores turbohélice Ivchenko AI-24 de 2.550 ehp c/u, teniendo un peso máximo de despegue de 21.000 kgs., velocidad de crucero máxima de unos 500 KP.H, de poca autonomía, vino configurado para 48 pasajeros. Su matrícula búlgara era LZ-MND.

En el vuelo "ferry" que comenzó en Sofía, cruzó el Atlántico Sur, haciendo escala en la isla brasileña de Fernando de Noronha, fuera de las normas de seguridad habituales, portando depósitos auxiliares de combustible dentro del fuselaje, consistentes en tanques de punta de ala de otro tipo de avión. Arribó a Carrasco a principios de octubre de 1994, vino tripulado por seis aviadores

y técnicos, señores: Dencho Ivanov Hristov, Ivan Stoyanov, Yanchio Peshev Shinovski, Nikolai Ivanovich Vakulenko, Vassili Iosifovich Fedorishin y Stanislav Vassilavich Kuchkovski, los tres primeros de nacionalidad búlgara y los otros de nacionalidad ucraniana.

Inmediatamente de su llegada, A.R.U. solicitó a la D.G.A.C. incorporarlo a su flota con la matrícula búlgara y tripulación extranjera, teniendo que cumplir un programa de capacitación para tripulantes nacionales, según propuso en dicha solicitud; fue autorizada el 17 de octubre de 1994 a operar hasta el 31 de enero de 1995, por la Resolución N° 121/94, estando condicionados sus aterrizajes en Punta del Este a utilizar el aeropuerto de Laguna del Sauce.

Como su tapizado era para nosotros de muy mal gusto, se retapizaron los asientos, paneles y otras partes visibles de su interior; trabajo que se realizó en Montevideo. Para diferenciarlo de los aviones que había usado la compañía, se ideó un logo diferente para la cola, consistente en una mezcla de A y R y se le pintó debajo de las "cheatlines" (de color azul arriba y rojo debajo) el nombre de fantasía "Aero-Regionales", decimos de fantasía porque esa denominación no representaba a ninguna firma.

El hecho es que se comenzaron los vuelos entre Carrasco-Colonia-Aeroparque, dos veces por día, utilizando las autorizaciones de A.R.U. S.R.L. en dicha ruta; en diciembre los servicios se extendieron hasta Punta del Este. Las tripulaciones eran extranjeras, con ellos iba un aviador uruguayo que servía de intérprete y realizaba el tráfico radiotelefónico con las torres y Centros de Control regionales; el sábado 18 de noviembre de 1994, el autor tuvo oportunidad en el aeropuerto de Colonia, de tomar fotografías al Antonov y conversar con el Primer Oficial Andrés Jaume, que integraba su dotación y oficiaba de traductor. No obstante el programa de capacitación que se había presentado en la D.G.A.C., ningún piloto nacional recibió instrucción en dicha aeronave.

En Montevideo la "nueva empresa" montó sus oficinas en la calle Yí 1435, así como en el Aeropuerto de Carrasco; en Colonia mantenía un despacho en el aeropuerto; en Buenos Aires solamente tenía un mostrador en el Aeropuerto que "Jorge Newbery"; y en Punta del Este en la galería "Caracol" locales 18 y 19, de la calle Gorlero e igualmente un despacho en el Aeropuerto de Laguna del Sauce.

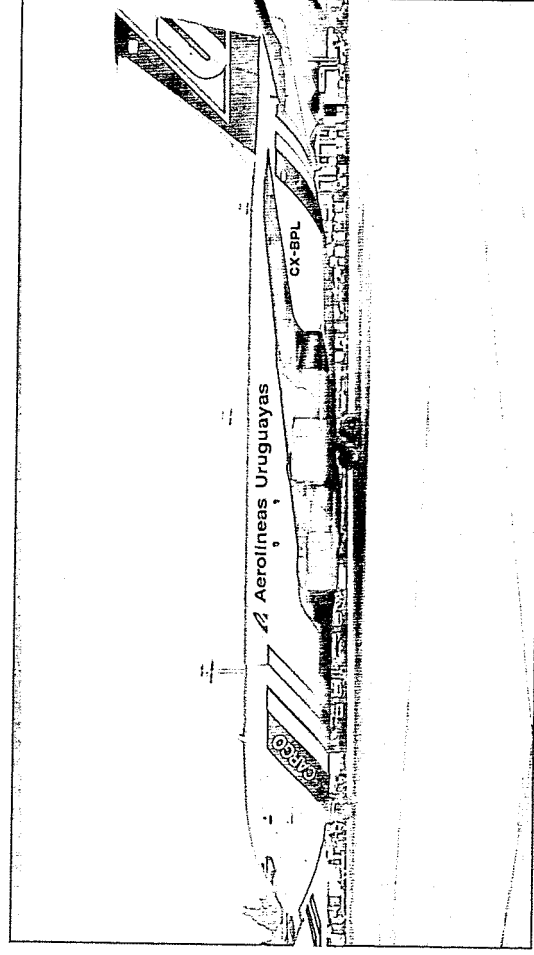
La compañía sostuvo el servicio de acuerdo a lo anunciado más arriba con el avión Antonov, al cual le daban mantenimiento sus técnicos, volando todos los días, multiplicándose en verano con los vuelos a Punta del Este; evidentemente hasta que llegó a Uruguay estuvo bien abastecido de repuestos y aquí el aparato rindió muy bien, pudiendo sacarle utilidad ininterrumpidamente todo el verano y más, hasta abril de 1995, gracias a las extensiones que se consiguieron de su admisión temporaria.

El resultado económico no fue el óptimo y por tal motivo la Scorpion Air retiró el avión en abril de 1995.

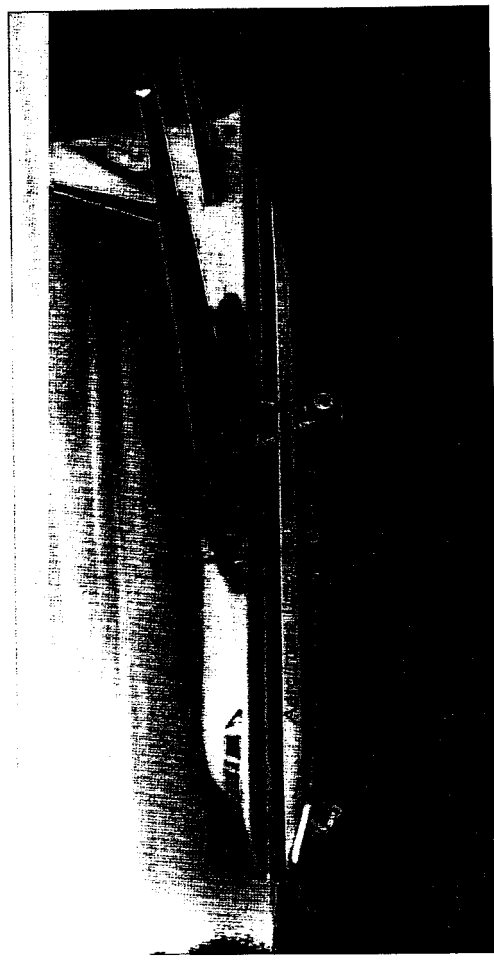
La venta de la empresa Aerolíneas Regionales Uruguayas S.R.L. no se concretó y finalmente el 23 de abril de 1996 por la Resolución N° 74.518 del Poder Ejecutivo, se revocaron las autorizaciones y concesiones operativas aeronáuticas de que era titular Aerolíneas Regionales Uruguayas S.R.L.; poniéndose con dicha Resolución punto final a la historia de la firma.

Bibliografía y fuentes documentales de AUSA y ARU

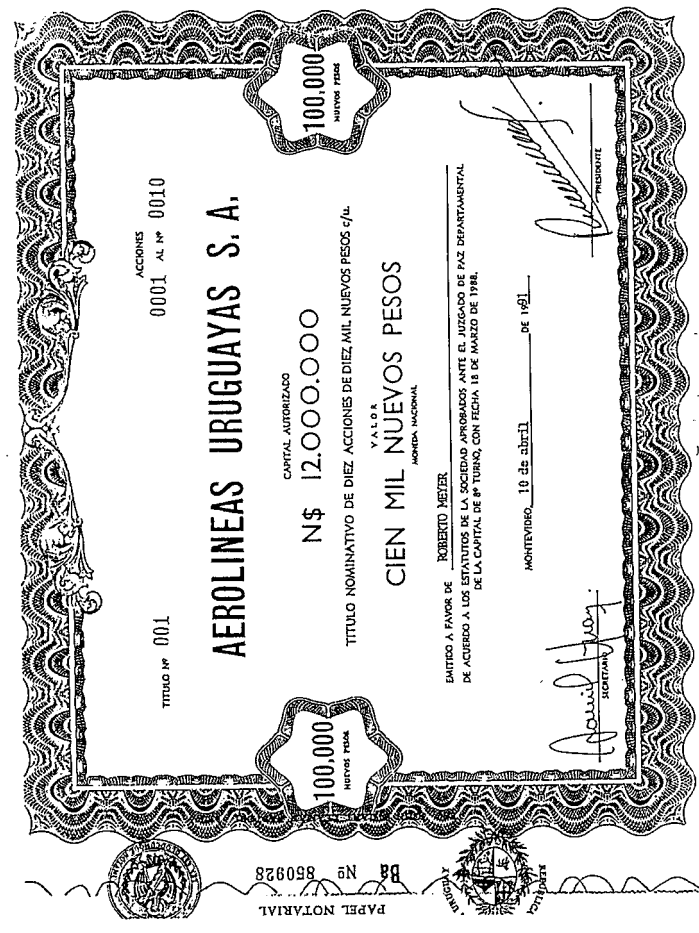
- Entrevista al Cnel.(Av.) (R) Roberto F. Meyer.
- Entrevista al Cnel.(Av.) (R) Cte. Carlos Muñoz.
- Entrevista al Tte.Cnel.(Av.) Cte. Alberto M. Zanelli.
- Consultas telefónicas: Cnel. Meyer, Cte. Muñoz, Cte. Delfín Díaz Álvarez, Cte. Eduardo Lepere, Sr. Ronaldo San Martín, Cte. Alberto García.
- Diarios: El Día, El País, La Mañana, La República.
- Revistas: Síntesis, Estrategia.
- Libros de vuelo: de Cte. Delfín Díaz Álvarez, Cte. Alberto M. Zanelli.
- Boletines del Ministerio de Defensa Nacional.
- Documentos del Cnel.(Av.) (R) Roberto F. Meyer.
- Documentos del Cte. Alberto M. Zanelli.
- Documentos y fotos del autor.



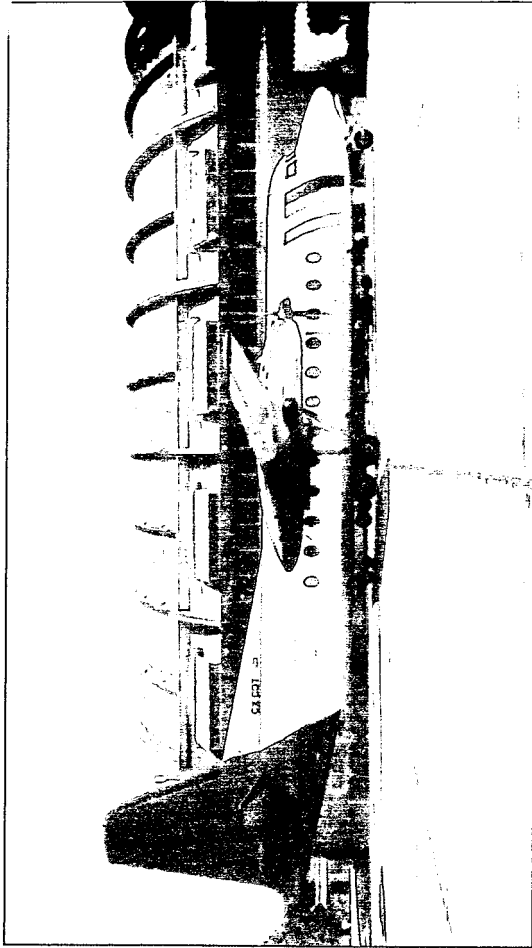
Boeing 707-321C CX-BPL enero de 1990



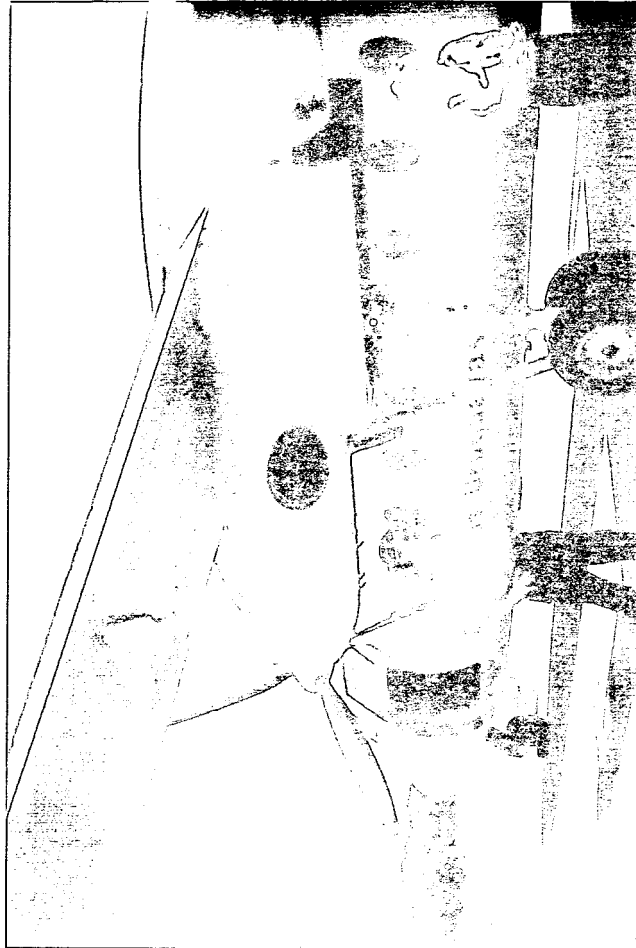
CX-BPP Fairchild F-27J CX BPP ahora en Aerolíneas Uruguayas. Enero de 1990



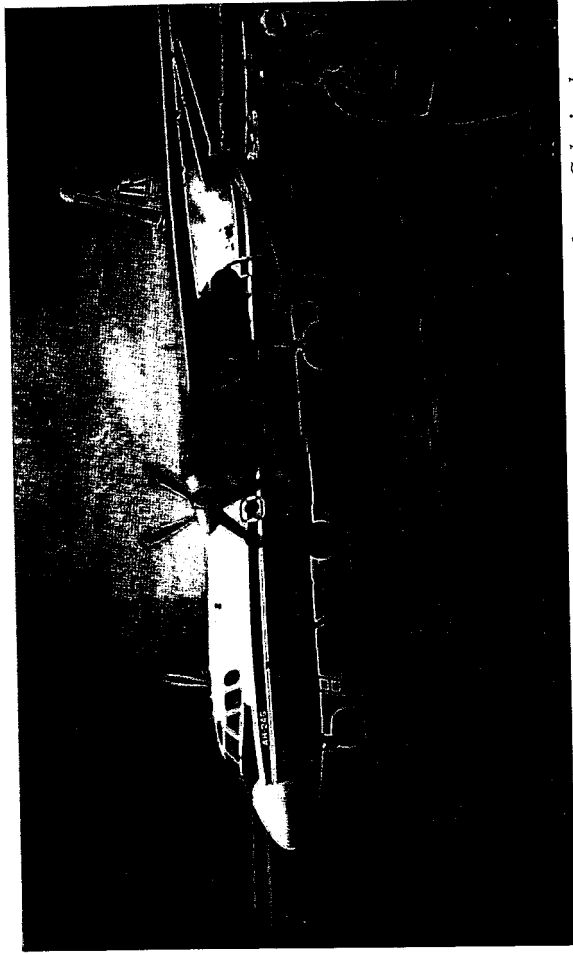
Acción de AUSA perteneciente a Roberto F. Meyer



Fairchild FH-227 CX-BQT en Carrasco. 19 de diciembre de 1992



Fairchild FH-227B CX-BQU enero de 1994. 1er. Oficial Andrés Jaume y Cte. Alberto García



Antonov An-24 V matrícula búlgara LZ-MND de Aero Regionales en Colonia el 18 de noviembre de 1994.

A BUENOS AIRES?... MEVOYVOLANDO

AHORA CON TRES SALIDAS DIARIAS

A nuestras frecuencias normales de las 6.00 y 15.30 horas, anexamos otra a las 8.30 horas.
Conexión a Colonia en bus con video y servicio de abordó.

Por servicio, rapidez y economía

Aerolíneas Uruguayas S.A.

Plaza Cagancha 1343

Tel.: 91 58 60 - 90 09 62 - 90 18 68

29 de Mayo de 1990

A LA RUTA 1 PASELE POR ARRIBA

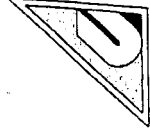
Montevideo - Colonia En 30 Minutos,
Y En Pocos Minutos Más Ud. Llega

A Aeroparque...

Tarifa ida y vuelta

Carrasco - Aeroparque

US\$ 69



Aerolíneas Uruguayas

Servicios Regionales

Paraguay 1311 - Tel.: 92 42 52

Junio de 1992

Capítulo VII

- AEROSUR
- AVIASUR
- TRANSAMÉRICA
- TRANSCONTINENTAL
SUR

Aerosur S.A.

Antecedentes

Al cesar sus actividades Aerolíneas Colonia S.A. (ARCO) el 31 de diciembre de 1986, entre Colonia y Buenos Aires, varias compañías aéreas establecidas o en formación trataron en 1987 de conseguir las autorizaciones para llevar el vacío que había dejado ARCO S.A.; vacío que como se pudo ver fue cubierto primeramente por la empresa Aero Uruguay S.A. autorizada por el Poder Ejecutivo.

Una de las compañías que se presentó ante la Dirección General de Aviación Civil (D.G.A.C.) para conseguir las autorizaciones referidas, con el propósito de explotar comercialmente esa corta ruta aérea fue la Compañía Aérea del Sur S.A. (Aerosur S.A.), la cual se creó en ese año de 1987 por un grupo de inversores uruguayos, teniendo como base la razón social Merci S.A., establecida el 16 de agosto de 1982 con un capital de N\$ 50.000 nuevos pesos. El 22 de junio de 1987 en una Asamblea de Merci S.A. se resolvió por unanimidad modificar la primera cláusula del artículo 1º del estatuto que quedó redactado así:

"Con la denominación de Compañía Aérea del Sur Sociedad Anónima, pudiendo utilizar indistintamente la sigla Aerosur S.A., se halla constituida una sociedad anónima que se registrará por este estatuto y las disposiciones legales en vigencia"

El 8 de octubre de 1987 fue autorizada la modificación de los estatutos y se dispuso su inscripción en el Registro Público y General de Comercio, etc.; según figura en el Diario Oficial del 31 de diciembre de 1987.

Al no haber tenido éxito en aquél emprendimiento para operar con pasajeros, el directorio de la nueva entidad, aconsejado por quien sería su Director de Operaciones, el Cnel. (Av.) (R.) Jorge Acuña, quién se había desempeñado en PLUNA como piloto de Boeing 727 y 737, puso sus miras en el transporte de carga aérea, solicitando por medio de la D.G.A.C. las autorizaciones pertinentes.

El Cnel. Acuña junto a otros oficiales de la Fuerza Aérea volaron en PLUNA como Comandantes, Primeros Oficiales e Ingenieros de Vuelo, en la época que dicha Fuerza administraba y dirigía a ese Ente Autónomo. En 1985, todo el personal superior y subalterno de la Fuerza Aérea que había sido destinado en la referida empresa estatal se vio obligado a regresar a su seno, al hacerse cargo de la administración y dirección las nuevas autoridades designadas por el Poder Ejecutivo, cuando el país regresó a la normalidad institucional. Varios de aquellos aviadores militares, entre ellos el Cnel. Acuña, ya con una buena experiencia como pilotos e ingenieros de vuelo de línea aérea, pen-

saron que quizá podrían proseguir sus carreras en la aviación comercial, dentro de otra compañía, así fuera creada o a crear, como pasó.

El Cnel. Acuña que fue el artífice de la instauración de Aerosur S.A., primeramente entró en contacto con el señor Carlos Hugo Jaurena, hombre de negocios y principal de varios de ellos, dados los lazos de amistad que mantenían. El tema de fundar una línea aérea interesó y fue muy bien recibido por Jaurena, quien entre otras cosas estaba vinculado a los medios aéreos por su agencia de viajes "Orientur".

Al no tener éxito con el emprendimiento del transporte de pasajeros, Acuña y Jaurena asesorados por el Comandante Carlos Canoura, ex piloto de Aero Uruguay S.A. con experiencia, conocimientos y cierta vinculación con el sector de la aviación comercial de carga aérea, se volcaron totalmente a esa rama aeronáutica. A su vez les sugirió que se relacionaran con la compañía de Luxemburgo Cargolux, con la cual Canoura mantenía algún nexo de la época en que volaba en Aero Uruguay. El enlace con esa importante carguera europea se llevó a cabo por medio del señor Lucien Huesmann ejecutivo de Cargolux, quien había sido Gerente de Operaciones y luego Gerente General de Aero Uruguay S.A., en su primera época. El Sr. Huesmann se trasladó a Montevideo al inicio del armado de la nueva empresa, recomendando a la señora Gladys Fernández para la secretaría, con la cual había trabajado en Montevideo, pues la consideraba entendida y de experiencia en los asuntos de la carga aérea.

Al irse montando la compañía, se hizo notar la necesidad de su expansión económica para solventar los gastos de instalación, personal, aeronaves, etc., por lo que Jaurena integró a la sociedad al Sr. Juan Carlos Deicas, de su conocimiento, hombre de negocios con industrias y sociedades de transporte bajo su dirección, quien igualmente se interesó firmemente en la propuesta, aportando a su vez la importantísima introducción en la nueva empresa del Dr. Jorge Peirano Facio como principal capitalista, conocido banquero, hacendado, transportista, político, etc. El ingreso del Dr. Peirano se realizó luego de una reunión que se efectuó en su residencia particular de la Avenida Ing. Luis P. Ponce, donde los miembros del directorio de Aerosur: Deicas, Jaurena y Acuña, mas el Sr. Huesmann de Cargolux le presentaron el proyecto, que fue aceptado por este.

Finalmente las acciones de la sociedad anónima quedaron distribuidas de la siguiente forma: Dr. Jorge Peirano Facio 55%

Sr. Juan Carlos Deicas 20%

Sr. Carlos Hugo Jaurena 12.5%

Cnel. Jorge H. Acuña 12.5%

El 31 de octubre de 1989 el Poder Ejecutivo por la Resolución N° 673/989 autorizó a Aerosur S.A. a explotar servicios de transporte aérea público internacional no regular de carga desde y hacia Montevideo y entre terceros estados entre sí.

Aerosur con Boeing 707-351C

A fin de organizar y supervisar el mantenimiento de las aeronaves, así como controlar su estado general en el momento de la elección del aparato que usarían, se contrató al Ingeniero Aeronáutico Humberto Cóccaro, quien había formado parte de ARCO S.A. como Supervisor Técnico, al igual que en PLUNA.

Así mismo ingresó como Agente de Cargas el señor Ernesto E. Pons con experiencia internacional en esas tareas por mas de 24 años.

Las oficinas en Montevideo se instalaron en la calle Río Negro 1354 oficina 102, arriba de la agencia de viajes "Orientur" de Jaurena. En el Aeropuerto de Carrasco en la parte de "Salidas" también se arrendó una oficina.

Primeramente Cargolux aconsejó para comenzar las operaciones aéreas la provisión de un avión Douglas DC-8 carguero, por lo cual se pusieron a la búsqueda de tal aparato entre los que existían en el mercado. Por medio de unos intermediarios, los señores Lahav, se escogió un DC-8-63 PF c/n 46097 matrícula N793AL que llenaba las cualidades aconsejadas por Cargolux; la aeronave se encontraba en la compañía Arrow Air de Miami. Los señores Lahav exigieron un depósito de U\$S 500.000.- en un banco de Lugano, Suiza, el que fue consignado en una cuenta a dos firmas por el Sr. Deicas. En el Registro Nacional de Aeronaves de Uruguay se le reservó la matrícula CX-BPZ; mientras se efectuaba el negocio, en Montevideo para ganar tiempo, usando las oficinas de la calle Río Negro, se comenzaron a realizar los cursos teóricos sobre este tipo de avión con técnicos de Cargolux y la ayuda del Ingeniero de Vuelo Emilio Rau, con buena experiencia en DC-8-63 por haberlo volado en Aero Uruguay. A este "Ground School" acudieron los futuros tripulantes: Comandante Jorge Acuña, Carlos A. Canoura, Erich Buhl, Hugo Spinatelli y Oscar Vilche; Primeros Oficiales Nelson Pieruccioni y Hebert Etcheverry; Ingenieros de vuelo Washington Pastorino, Daniel Wilson y Miguel Bojorge. Pero todo fue en vano. El negocio del avión terminó en un verdadero "cuento del tío", pues los U\$S 500.000 desaparecieron y la entrega del aparato se fue dilatando con diferentes fábulas hasta que los "señores" Lahav desaparecieron, no teniendo Arrow Air ni arte ni parte en la estafa; se inició un juicio pero ya era tarde, existían otros damnificados anteriores por mayores cantidades que tampoco lograron nada.

El problema de conseguir un avión apropiado se diluyó por medio del señor Nelson Ramiz de Venezuela, luego presidente de "Línea Aeropostal Venezolana", en aquel momento intermediario, quien representaba a una compañía propietaria de un Boeing 707-351C c/n 19210, que estaba en buenas condiciones. Se hizo el negocio y se le adjudicó la matrícula reservada para el DC-8: CX-BPZ. La compañía propietaria era Argosy de Miami, su

matrícula estadounidense era N369US, se había puesto en servicio el 12 de agosto de 1966, no obstante era muy recomendable su estado general. Luego de haberse hecho el arreglo con Ramiz, las relaciones comerciales con Cargolux quedaron suspendidas, manteniéndose sin embargo, contactos permanentemente.

Inmediatamente de hacerse el convenio con el Boeing 707, se contrató al Comandante de PLUNA Osvaldo Mujica a fin de dar un curso teórico y práctico del avión a los tripulantes, comenzando con el teórico que fue cumplido en el Museo Aeronáutico, donde aún el Cnel. (Av.) Hebert Echeverría era el Director. Así mismo se contrató también al Ingeniero de Vuelo de PLUNA Daniel Moreira para que adiestrase a sus colegas mecánicos. Mas tarde en julio de 1990 todos marcharon a la Escuela de Varig en Río de Janeiro, donde Mujica y Moreira en los simuladores de Boeing 707 impartieron nueve sesiones a cada aviador, quedando todos en condiciones de comenzar a volar.

El Ingeniero Aeronáutico Humberto Cóccaro fue el encargado de controlar el estado del avión en Miami; con él viajó el Sr. Ronaldo San Martín de la Dirección General de Aviación Civil para a su vez adjudicar la licencia de aeronavegabilidad, luego de la inspección correspondiente.

El 1º de agosto de 1990 se efectuó el primer vuelo en Miami del CX-BPZ, al mando del Comandante Vito Laforgia de la F.A.A. (Federal Aviation Administration) y un Ing. de Vuelo de esa Agencia, yendo de Copiloto Osvaldo Mujica y Emilio Rau de Observador; el objeto del vuelo fue otorgar el certificado de los Estados Unidos. El 10 de agosto se hizo otro vuelo de control, quedando el aparato en condiciones.

El 11 y 12 de agosto se cumplió el "ferry" directo de Miami a Montevideo, trayendo seis mil Kgs. de carga para el hospital de la ciudad de Florida, consistente en sesenta cajas de ropa, camillas, una ambulancia, etc., donación de la colectividad uruguaya del Estado de Florida, Estados Unidos. La tripulación estaba compuesta por: Cte. Osvaldo Mujica; Carlos A. Canoura y Jorge Acuña copilotos, Emilio Rau Ing. de Vuelo; pasajeros Carlos H. Jaurena, Humberto Cóccaro, Ronaldo San Martín y además el Cte. Carlos Muñoa que estaba en Miami y aprovechó el vuelo de regreso.

El avión vino con un esquema de pintura consistente en color blanco en todo el fuselaje, las alas y el estabilizador horizontal; la cola vertical en azul celeste con el logo de la compañía (un óvalo en amarillo con cuatro líneas gruesas blancas convergentes hacia su centro superior); en buena parte del fuselaje en letras grandes azul celeste AEROSUR y en rojo en dimensión pequeña: Cargo y Uruguay. Estaba provisto de "hush kit" (supresores de ruido) de acuerdo a lo exigido en Estados Unidos y Europa. Sus cuatro turbinas eran Pratt & Whitney JT3D-3 de 8.165 Kgs. empuje; como todos estos cargueros tenían un gran portalón en el fuselaje, delante del ala izquierda.

El 2 de agosto de 1990 Irak invadió Kuwait, ambos países petroleros casi exclusivamente, con la oposición de la organización de las Naciones Unidas que decretó un embargo naval y luego aéreo, lo cual no modificó la postura de Irak, desembocando ante esta actitud en la denominada "Guerra del Golfo", que disparó los precios del petróleo, en el preciso momento en que nacía Aerosur, desestabilizando no solo el mercado de cargas aéreas, sino los cálculos en que se habían basado para el futuro desenvolvimiento de la empresa.

A todo esto, se le sumó el hecho de haberse suspendido las relaciones comerciales con Cargolux, por lo cual se trató inmediatamente de contratar otro respaldo económico, de servicios y mantenimiento, llegándose a un acuerdo con LAN Chile.

Para dicha compañía chilena se comenzaron a realizar vuelos desde Santiago de Chile con carga de salmón o frutas frescas a Miami, Los Angeles o Nueva York, vía Iquique o Guayaquil; el regreso era con computadoras, televisiones, etc.

En este periodo inicial de la empresa, conformaron las tripulaciones del Boeing 707 los mismos aviadores que habían iniciado el "ground school" para el DC-8 que nunca se recibió, mas el Comandante Osvaldo Mujica quien fue calificando en el avión durante los vuelos de línea a los Ctes. Oscar Vilche y Carlos Canoura; así mismo Rau terminó de calificar a sus pares Daniel Wilson y Miguel Bojorge. A los Primeros Oficiales Nelson Pieruccioni y Hebert Echeverría se les sumó mas tarde Walter Rigo y Walter Alvarado; también tiempo después ingresó a la firma el Cte. Pedro Nicolini y los Ings. de Vuelo Benedict "Benny" Steffanson y Ricardo Michelena.

De esta manera se configuraron en poco tiempo cinco tripulaciones completas. Los Ingenieros de Vuelo además de cumplir sus tareas en vuelo, efectuaban otras como mecánicos, realizando pequeñas reparaciones, cambio de componentes, etc., igualmente oficiaban como "cargo master", haciendo el peso y balanceo de la carga del avión.

Como despachadores ingresaron a la empresa Gualberto C. Dodó y Marcelo Acuña, quienes dependían de la oficina de Aerosur montada en el Aeropuerto Carrasco, en la zona de "Salidas".

Los meses fueron pasando sin que se mantuviera la regularidad de los vuelos, no obstante servicios esporádicos cumplidos a solicitud de LAP (Líneas Aéreas Paraguayas) con cargas hacia y desde Miami saliendo de Asunción, y también a otros destinos. Como ejemplo damos uno que se efectuó de la capital paraguaya a Tacna, Perú, con mondongo congelado, no existiendo en ese aeropuerto del sur de Perú grupo electrógeno, por lo que hubo que abrir el portalón de carga con bomba de mano, relevándose los tripulantes en esa agotadora tarea, mientras el mondongo se descongelaba. Como esta, muchas veces primó el ingenio de los aviadores o las relaciones del Director de Operaciones, en varias situaciones complicadas.

Finalizó el año 1990 en dichas condiciones, sin mayores novedades, realizando cargas aéreas proporcionadas por esas dos empresas extranjeras y las que se podían conseguir en nuestro medio.

En febrero de 1991 se hizo un acuerdo con Iberia Cargo para brindar apoyo a esa compañía española, con el fin de cubrir la falta de uno de sus aviones que ingresaba en mantenimiento programado. El Boeing 707 CX-BPZ estuvo unas semanas basado en Madrid con sus tripulantes, cumpliendo vuelos en la mañana a Tenerife -Londres y regreso y, en la tarde, a Francfort - Barcelona -Madrid, acarreando tomates y verduras de las Islas Canarias.

Antes de lo previsto, Iberia notificó que su avión había quedado pronto; culminando esta etapa de la compañía el 23 de febrero de 1991, día en que partieron con el Boeing 707 hacia Miami, yendo a los mandos el Comandante Erich Buhl.

Desde y hacia esa ciudad y otras de los Estados Unidos, continuaron sirviendo a LAN Chile y LAP, durante todo ese año de 1991, con vuelos rutinarios y algunos que escapaban a esa norma, como el realizado el 25 de mayo de 1991, que fue el mas largo sin etapas de su historia, entre Santiago y Los Angeles, con una duración total de casi once horas y media.

En diciembre de 1991 Aerosur firmó con LADECO (Línea Aérea del Cobre S.A.), en ese momento importante compañía aérea de Chile, un convenio "joint venture", por un año renovable, a fin de explotar la ruta Montevideo-Santiago de Chile-Miami y áreas de influencia, con dos vuelos semanales.

De esta manera se inició la sociedad con LADECO, la cual aunque fue de corta duración dio sus frutos y ayudó a la expansión de Aerosur.

Con LADECO la mayoría de los vuelos se efectuaban partiendo de Punta Arenas o Puerto Montt, ciudades al sur de Chile, con carga de pescado, finalizándolos en Miami, vía Santiago o Iquique y, también hacia Islas Canarias y Madrid. El arreglo con esta compañía posibilitó que los vuelos fueran hechos con mayor regularidad.

Aerosur volando con MacDonnell Douglas DC-8-71F. El fin de la compañía

Los servicios para LADECO continuaron con el Boeing 707 CX-BPZ hasta pasada la mitad de 1992, cumpliéndose el último vuelo con dicho aparato el 17 de agosto de 1992 entre Montevideo y Santiago de Chile, donde se entregó el avión, volviendo la tripulación en línea comercial a nuestra ciudad.

Como LADECO recibiría en noviembre de 1992 un MacDonnell Douglas DC-8-71F, el largo, provisto de las turbinas CFM-56, con mayor capacidad de carga que el Boeing 707, esa empresa lo destinó primeramente a Aerosur. Con esta perspectiva el Cte. Jorge Acuña que mantenía una amistad con el

Cte. José Céspedes de Líneas Aéreas Paraguayas (LAP), desde que este hizo el curso de Piloto Aviator Militar en nuestra Escuela Militar de Aeronáutica durante 1963, le solicitó a mediados de 1992 ayuda para que en Montevideo se pudiera hacer un pre-curso de Douglas DC-8; esta solicitud fue aceptada y, en las oficinas del centro de nuestra capital, en la calle Río Negro, se efectuó dicho pre-curso. El instructor fue el Ingeniero de Vuelo de LAP Sr. Ayala; cuando finalizó, los tripulantes de Aerosur marcharon a Denver, Colorado, en Estados Unidos, donde culminaron el adiestramiento en la escuela de la compañía United Airlines, tanto en la parte teórica como en simulador. El 11 de octubre de 1992 culminaron la preparación y un mes y medio mas adelante, el 25 de noviembre recibieron el avión y comenzaron el vuelo "ferry" hasta Montevideo desde Fort Worth, Texas, tripulado por el Cte. instructor de LAP Sr. Trujillo. Se trataba del DC-8-71F número de fabricante 45.810, matriculado en Chile con las marcas CC-CYQ.

El Ing. de Vuelo Ricardo Michelena hizo el curso con los demás aviadores, pero de Primer Oficial, pasando a esta categoría en el DC-8. Así mismo ingresó en la compañía el Comandante Luis Ceriani, quien había volado en PLUNA.

Con el DC-8 se practicaron los mismos servicios que se brindaban en el Boeing 707, pero volando exclusivamente para LADECO, por las rutas establecidas.

El arreglo comercial con LADECO amplió los horizontes de Aerosur y se pensó en introducir la compañía en el transporte de pasajeros. El 4 de diciembre de 1991 había quebrado Pan Am (antigua Pan American Airlines) y en nuestro país el 24 de agosto de 1992 por la Resolución N° 71.266 del Poder Ejecutivo, se habían revocado sus autorizaciones para operar en nuestro medio. Teniendo el designio de ocupar los vuelos de Uruguay a los Estados Unidos de aquella malograda gran empresa aérea, se comenzaron a efectuar todas las gestiones para obtener los permisos y autorizaciones correspondientes, lográndose aquí la ruta: Montevideo-San Pablo (con quinta libertad)-Miami-Nueva York, en sociedad con LADECO, que ya tenía un avión Boeing 707 muy remozado, pronto y equipado con ese destino. Paralelamente se solicitó a PLUNA colaboración para que dos funcionarios de Aerosur, las señoritas Rosario Paglia y María Elena Iglesias pudieron realizar un curso teórico para auxiliares de cabina (azafatas), quedando en condiciones en junio de 1992.

No obstante ello, PLUNA se opuso a que se le autorizara a Aerosur a iniciar los vuelos a los Estados Unidos, por lo cual la Dirección General de Aviación Civil limitó los permisos a tres meses, con la idea de prolongarlos si eran cumplidos debidamente. El plan de Aerosur y LADECO era que, a los seis meses del comienzo de los servicios se cambiara el avión por un Boeing 757. Con todo listo Iberia, Líneas Aéreas de España, que tenía una participa-

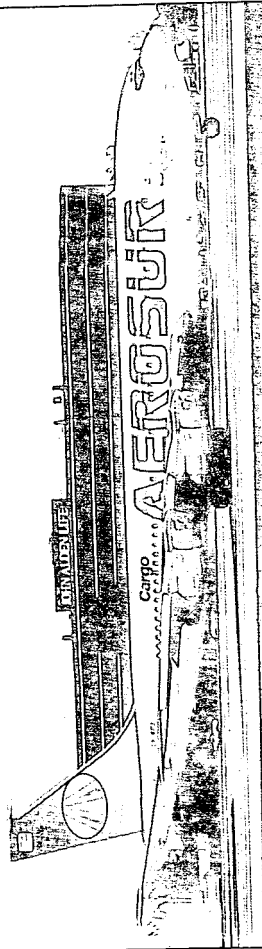
ción del 12% de LADECO y era representada por el señor Moratilla, no estuvo de acuerdo con el exíguo plazo de la autorización, exigiendo para efectuar la inversión necesaria un mínimo de doce meses. A todo esto ya iba corriendo el año 1993, sin que se consiguiera revertir la situación.

El DC-8 CC-CYQ continuó en manos de tripulaciones de Aerosur hasta el día 29 de abril de 1993 cuando fue llevado a Santiago de Chile; a partir de esa fecha LADECO conformó sus tripulaciones. En razón de esta resolución que tomó la compañía chilena, Aerosur al quedarse sin avión no tuvo otra alternativa que liquidar la firma como aerolínea carguera, pagando los despidos a sus funcionarios.

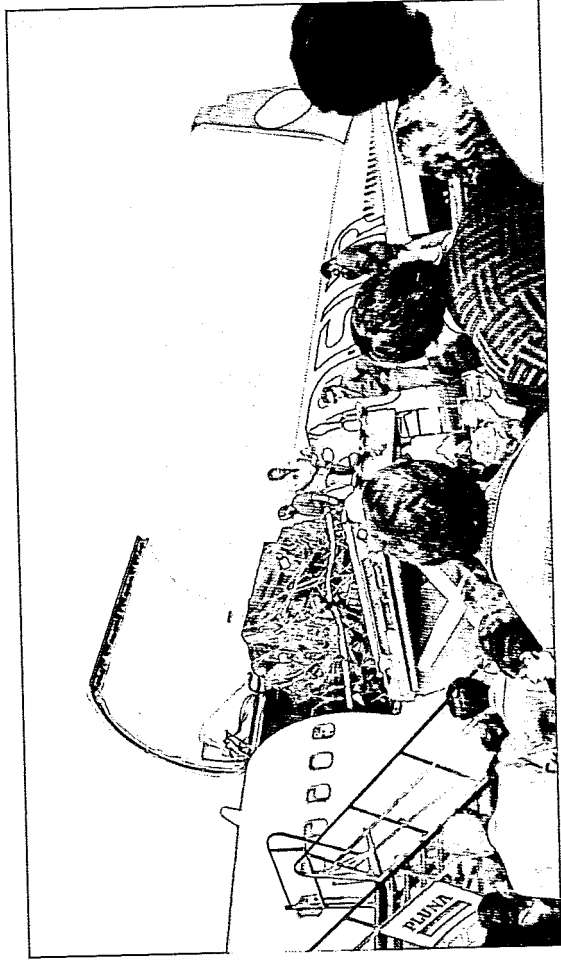
La empresa Aerosur continuó como tal, gerenciando la carga de LADECO en el Aeropuerto de Carrasco y luego, al desaparecer la referida compañía absorbida por LAN Chile, igual mantuvo su razón social por lo menos hasta poco tiempo atrás.

Bibliografía y fuentes documentales de Aerosur S.A.

- Diario Oficial N° 22.536 de 31 diciembre de 1987.
- Resolución N° 130/989 de 23 de 1989 D.G.A.C.
- Resolución N° 4/990 de 11 de enero de 1990 D.G.A.C.
- Resolución N° 673/989 de 31 de octubre de 1989 Poder Ejecutivo.
- Documentos sobre Aerosur del Cte. Erich Buhl.
- Documentos encarpados sobre Aerosur del Cte. Jorge Acuña.
- Entrevista al Cte. Jorge Acuña.
- Entrevista telefónica al Cte. Erich Buhl.
- Entrevista telefónica al Cte. Osvaldo Mujica.
- Consulta personal al Cte. Ricardo Michelena.
- Fotos Gary Kuhn.
- Documentos del autor.



Boeing 707- 351C CX-BPZ en Estados Unidos Agosto de 1990 Colección Gary Kuhn



Carrasco, 12 de agosto 1990

Aviasur S.A. (Compañía de Aviación del Sur)

Antecedentes

En base a lo aconsejado por la Fuerza Aérea Uruguaya, el Poder Ejecutivo decidió efectuar un llamado a licitación pública en 1991 para la utilización de los servicios aéreos al interior del país, dada la pérdida que generaba a la concesionaria de ellos: PLUNA-TAMU (Transporte Aéreo Militar Uruguayo).

Con tal razón se realizó el llamado a Licitación Pública N° 176/991, el día 4 de noviembre de 1991, por intermedio del Ministerio de Defensa Nacional para la explotación de los servicios de transporte interno regular de pasajeros, correo y carga; facultando al Ministerio de Defensa Nacional a suscribir ad referendum de la aprobación del Poder Ejecutivo, el contrato de concesión de los servicios de referencia con la empresa ganadora.

Aunque cinco compañías habían adquirido los pliegos de condiciones para cumplir las frecuencias asignadas, solamente una se presentó en ese día al llamado, se trataba de Aviasur S.A. (Compañía de Aviación del Sur), empresa que recién fue inscripta en el Registro Público y General de Comercio el 8 de noviembre de 1992, con el N° 990 del folio 8813, según figura en el Diario Oficial del 11 de diciembre de 1992.

Se adjudicó la licitación a Aviasur S.A. recién el 8 de marzo de 1993 por la Resolución del Poder Ejecutivo 71.687, es decir 16 meses y 4 días después del llamado; el 9 de setiembre de 1993 se celebró el contrato de concesión de los servicios, que se aprobó el 14 de setiembre de 1993 por la Resolución 72.105 del Poder Ejecutivo.

Aerosur estaba conformada por los señores: Dr. Weimar A. Gorón, Presidente; Andrés Rajchman, Director Secretario y capitalista de la empresa; Jaime Sapolinski; y Cdor. Pablo Cichevski.

Como era de esperar ante el lapso tan dilatado entre la licitación, la adjudicación y la firma del contrato, no le fue posible a Aviasur estar preparada para comenzar de inmediato a cumplir con los servicios, por lo cual solicitó y obtuvo una prórroga de noventa días, a pesar de haber sido rescindido el contrato por el Estado el 26 de enero de 1994, ante su no cumplimiento en tiempo; no obstante ello, el 9 de marzo de 1994 por la Resolución 207/994 el Poder Ejecutivo resolvió dejar sin efecto tal invalidación y conceder la prórroga, dado que de acuerdo a lo manifestado por la firma, ya se encontraba acordada la contratación del equipo necesario para dar comienzo a los vuelos.

Quiénes asesoraron a los directivos de Aviasur, aconsejaron conseguir aviones Fairchild Metro II, de origen norteamericano, logrando estos el arrenda-

miento ("leasing") de una máquina en los Estados Unidos de este tipo: Fairchild Swearingen SA-226TC Metro II con dos turbohélices Garrett-Air Research TPE 331-BUW-304G de 940 shp cada uno; presurizando, para 19 pasajeros, con una velocidad de crucero de 473 Kms/h. Matrícula de los Estados Unidos N230AM. Fue traído en vuelo por tripulantes de ese país, quienes permanecieron en Montevideo volando dicho aparato hasta el término de su contrato.

Mientras se corrían los trámites en la Dirección General de Aviación Civil, Aviasur se instaló con oficinas y ventas de pasajes en Plaza Cagancha 1339 esquina 18 de Julio y en el Aeropuerto Internacional de Carrasco. Así mismo llegó a un acuerdo con PLUNA a fin de que el Ente le pasara el alquiler de su Agencia en Salto, situada en la Galería Hotel Los Cedros, calle Uruguay 657 de esa ciudad.

El comienzo de los servicios y su fin

El 30 de junio de 1994 se realizó en la aeroestación del Aeropuerto Internacional de Carrasco la presentación de la firma Aviasur a las autoridades nacionales con la asistencia del Presidente de la República Dr. Luis A. Lacalle, del Ministro de Defensa Nacional Dr. Daniel H. Martins, del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Tte. Gral. (Av.) Raúl, V. Sampietro y de otros jefarcas vinculados a la aviación. Así mismo se mostró el avión con el cual se iniciarían los vuelos al día siguiente, 1° de julio de 1994, con destino a Salto; servicios que serían dos por día, de mañana y de tarde, de lunes a viernes.

El plan era que las rutas se extendieran poco después a Rivera y Paysandú, como ocurrió, poniendo las miras también en Colonia y Punta del Este, con conexiones a Salto y Rivera; además de tratar de ingresar mas adelante en los servicios a Buenos Aires desde Montevideo, como lo había logrado Aerolíneas Uruguayas y su continuadora por poco tiempo, Aerolíneas Regionales Uruguayas.

Es decir que los proyectos eran ambiciosos, como es natural para una empresa naciente, el problema radicó en la falta de capital y pobre asesoramiento en aviación comercial.

Los vuelos, entonces, dieron comienzo el 1° de julio con el Metro II, matrícula norteamericana N230AM, efectuados con tripulaciones extranjeras. Poco tiempo se mantuvo el servicio con dicho aparato, pues el 9 de setiembre, mediante un comunicado por la prensa, se avisó a clientes, agencias de viaje y público en general que: "por razones de fuerza mayor, Aviasur se ha visto obligada a suspender transitoriamente sus vuelos, hasta tanto las autoridades pertinentes expidan la autorización para operar con nuestro nuevo equipo de vuelo". La verdad fue que el servicio se suspendió por falta de pago a los propietarios del Metro II, que se lo llevaron de regreso.

Días mas tarde Aviasur pudo conseguir otro "leasing" de un EMBRAER EMB-110 Bandeirante con la empresa brasileña Transportadora Sulista S.A. de Curitiba, que en esa época operaba con la razón social Total Linhas Aéreas (Total Aerotaxi) en "charter" y vuelos domésticos desde Río de Janeiro.

Con el referido aparato se retomó el servicio efectuando los siguientes vuelos: los lunes, Montevideo-Salto-Rivera-Salto-Montevideo, arribaba a Rivera a las 09:45 horas y despegaba de regreso a las 20:00 horas, llegando a Montevideo a las 22 y 15 horas; los martes, Montevideo-Paysandú-Salto-Paysandú-Montevideo, de mañana y Montevideo-Paysandú-Salto-Montevideo de noche; los jueves, Montevideo-Paysandú-Salto-Paysandú-Montevideo, arribaba a Salto a las 09:15 horas y salía de regreso a las 20:00 para llegar a Montevideo a las 21:45 horas; los viernes, Montevideo-Rivera-Salto-Montevideo, de mañana y Montevideo-Salto-Rivera-Montevideo de noche. Los miércoles, sábados y domingos no se volaba.

Por esos meses la compañía mantenía su despacho en el Aeropuerto Internacional de Carrasco; en Paysandú, calle Florida 1249; en Salto, calle Uruguay 657; y en Rivera, calle Paysandú 1079.

Dando ese tipo de servicios, el cual era muy razonable para los hombres de negocios, la dirección de la empresa pensó captar un flujo importante de viajeros. A pesar de ello, los gastos y el alquiler del Bandeirante sobrepasaron los posibles beneficios fracasando nuevamente con dicho aparato que marchó al cabo de unos meses de regreso con la tripulación hacia su base en Río de Janeiro.

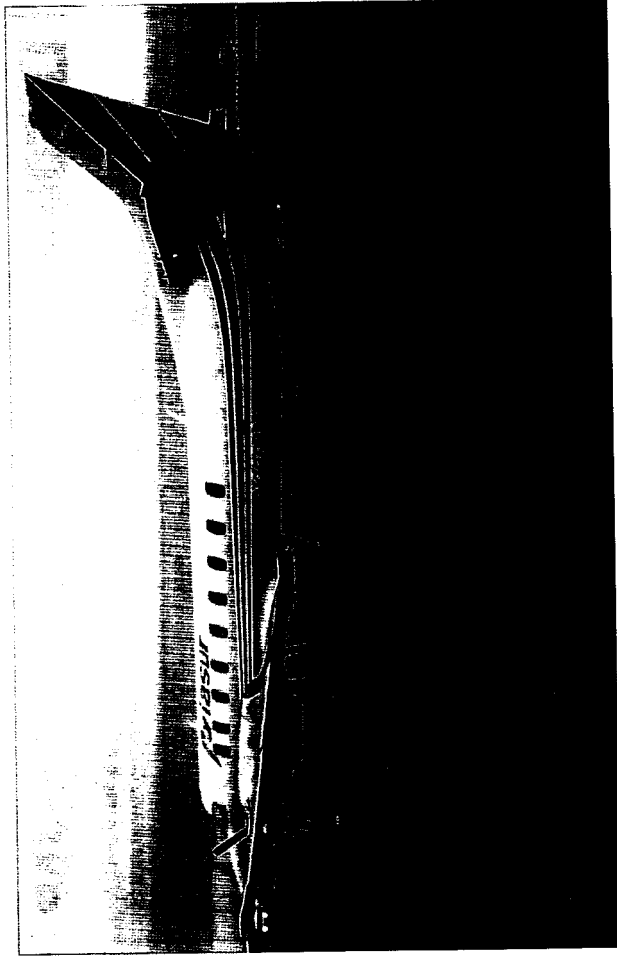
En abril de 1995 había quedado libre el Antonov An-24V de Scorpion Air descrito en Aerolíneas Regionales Uruguayas S.R.L. (ARU), matrícula búlgara LZ-MND, de 48 asientos, aeronave que fue arrendada por Aviasur en condiciones semejantes a como lo había sido por ARU, con un piloto uruguayo que oficiaba de intérprete, con la cual continuaron los vuelos, eliminando luego de algunos la escala en Paysandú, aunque se alcanzó a cumplir un "charter" a esa ciudad en julio de 1995, en ocasión de la Copa América.

Se mantuvo el servicio hacia Salto y Rivera, pero no por mucho tiempo, en noviembre de 1995 la Scorpion Air por segunda vez retiró su avión debido a la falta de pago y esta vez se lo llevaron definitivamente de Uruguay. El último vuelo lo efectuó el 24 de noviembre de 1995.

En ese momento Aviasur S.A. se encontraba en una etapa de insolvencia económica y técnica y no le fue posible conseguir otra aeronave para sustentar la concesión otorgada por Licitación Pública, razón por la cual el Poder Ejecutivo el 26 de junio de 1996, por la Resolución 555/996 declaró la caducidad a las referidas concesiones.

Bibliografía de Aviasur

- Diario Oficial del 11/12/1992.
- Diario La Mañana 07/11/1991.
- Diario La Mañana 27/03/1993.
- Diario El Observador 06/04/1994.
- Ordenes del Comando General de la Fuerza Aérea varias de 1993.
- Semanario Búsqueda: 13/01/1994, 17/03/1994 y 30/06/1994.
- Diario La Mañana 26/06/1994.
- Resolución de PLUNA N° 10.490 del 28/06/1994.
- Diario El País 09/09/1994.
- Diario El Telégrafo de Paysandú: 14/11/1995 y 29/11/1995.
- Resolución del Poder Ejecutivo N° 555/996.
- Consulta telefónica al Sr. Andrés Rajchman.



Carrasco, Fairchild Sweating Metro II matrícula N230AM, en julio de 1994

Transamérica S.A.

Antecedentes

El Coronel. (Av.) (R) Atilio Bonelli; fundador en 1977 de Aero Uruguay S.A, poco tiempo más tarde en 1979, estableció una compañía con estatutos de línea aérea, la cual inició sus actividades en la rama de los trabajos aeroa- grícolos con un avión EMBRAER "Ipanema" 201A, a la que denominó Tran- samérica S.A, razón social que estaba integrada por sus hijos, de la siguiente manera: Presidenta Dra. Susana Bonelli, Secretaria Dra. Virginia Bonelli y Vocal Enrique A. Bonelli (actual Teniente General. (Av.), quien se desvin- culó de la sociedad a partir del 15 de enero de 2002, al transferir sus acciones a su padre, según la Resolución 66/002 del Poder Ejecutivo); el Cnel. Bonelli se reservó el cargo de Gerente General.

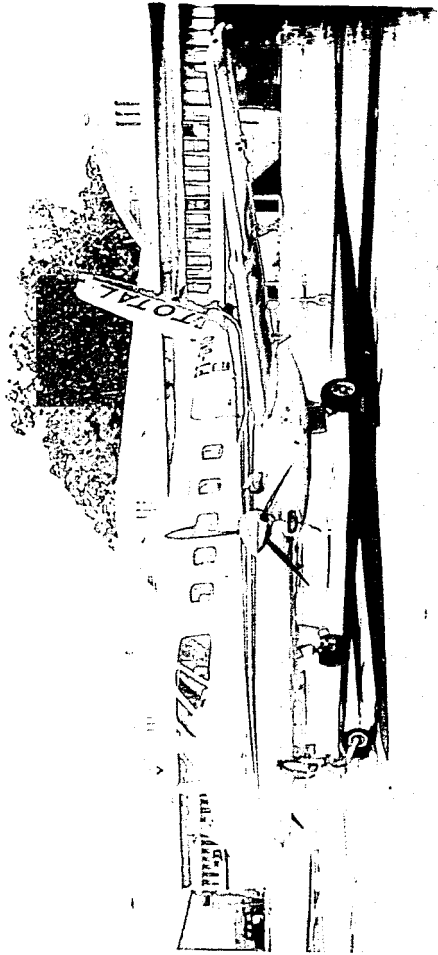
Casi dos décadas más tarde de la fundación de Aero Uruguay, El Cnel. Bonelli decide incursionar nuevamente en la práctica de la aviación comercial, en los servicios de transporte aéreo público no regular y regular de pasajeros, correo, carga, interno e internacional y entre terceros países, solicitando para Transamérica S.A. dichos servicios en diversas rutas del Río de la Plata y sur del Brasil. El Poder Ejecutivo por la Resolución 62/997 del 4 de febrero de 1997 los autorizó.

Primeramente el plan del Cnel. Bonelli fue mediante el uso de aviones Douglas DC-3, unir Montevideo y Buenos Aires con nuestro litoral y posible- mente las Termas del Arapey y, también, Porto Alegre con Montevideo y Buenos Aires, teniendo a La Coronilla, departamento de Rocha, como punto de eventual aterrizaje.

La situación y las circunstancias cambiaron lo cual llevó al Cnel. Bonelli a comenzar esta nueva experiencia con otro tipo de avión más moderno, que ya estuviera volando en el Río de la Plata y fácil de conseguir en el mercado. Se decidió por un avión biturbohélice Fairchild Swearingen Metro III, aparato ya conocido en nuestro país (Aviasur usó uno por un corto tiempo) y en Buenos Aires, donde habían varios en vuelo, como los de la compañía LAWSA, con la cual estableció negociaciones a fin de complementar sus servicio "charter" y de carga con la aeronave de Transamérica.

Se consiguió en los Estados Unidos un Metro III SA 227- AC, cuyo núme- ro de constructor era AC647, matrícula N184SW. Estaba estacionado hacia tres años en el desierto de Arizona, en las proximidades de la ciudad de King- man, cercana a Las Vegas. La empresa propietaria lo arrendó ("leasing") a Transamérica por medio de la firma Stirling Credit Corp.

Entretanto Transamérica había integrado al Ingeniero Aeronáutico y avia- dor Clemente Pascale como Gerente Técnico, quien fue el encargado de revi-



AVIASUR, Carrasco, Embraer Emb 110 "Bandeirante" matrícula PT-GAD. Octubre de 1994

LA FORMA INTELIGENTE DE VIAJAR A LA OTRA PUNTA DEL PAIS.

1 LUNES MONTEVIDEO 7.30 - SALTO 9.00 SALTO 8.45 - RIVERA 9.45 RIVERA 20.00 - SALTO 21.00 SALTO 20.45 - MONTEVIDEO 22.15	2 MARTES MONTEVIDEO 7.30 - PAYSANDU 8.45 PAYSANDU 8.30 - SALTO 9.15 SALTO 20.00 - PAYSANDU 20.15 PAYSANDU 20.30 - MONTEVIDEO 22.30	3 MIÉRCOLES MONTEVIDEO 7.30 - RIVERA 8.00 - SALTO 10.15 RIVERA 8.45 - SALTO 9.45 - MONTEVIDEO 11.30	4 VIERNES MONTEVIDEO 7.30 - RIVERA 8.00 - SALTO 10.15 RIVERA 8.45 - SALTO 9.45 - MONTEVIDEO 11.30



MONTEVIDEO: Aeropuerto Int. de Carrasco Tel: 61 46 18
PAYSANDU: Tel: 3371
SALTO: Uruguay 657 Tel: 32724
RIVERA: Paysandú 1078 Tel: 34042391

Búsqueda del 3 de noviembre de 1994

sar y preparar el avión a fin de traerlo en vuelo a Uruguay. El aparato se recuperó en setenta días, luego se contrató a un piloto que vivía en Wichita, Kansas, el Sr. George E. Ward, que a su vez era instructor de vuelo y mecánico de esa máquina. Se efectuaron dos vuelos de prueba y a su vez el Ing. Pascale realizó un "ground school" del avión y recibió instrucción de manos del Sr. Ward.

Paralelamente la compañía contrató a cuatro pilotos que serían los encargados de volar el avión, se trataba de Fernando J. Lamas, Eugenio Viera, Nicolo Maltese y Luis A. Loureiro; los tres primeros aviadores militares y el último aviador civil ex Primer Oficial en Aero Uruguay. Todos ellos más los mecánicos Cesáreo López y Daniel Vanacore, también contratados, fueron al Aeropuerto de Buenos Aires "Jorge Newberry", donde efectuaron un "ground school" sobre el Metro III en la compañía LAWSA.

Cuando la aeronave quedó en condiciones, se emprendió el 15 de abril de 1998 el vuelo "ferry" hacia Montevideo, viniendo de Comandante el Señor Ward y de Primer Oficial el Ing. Pascale. La ruta que se siguió fue por el Caribe - Manaos en Brasil - Asunción del Paraguay - Aeropuerto "Angel S. Adami" (Melilla) en Montevideo, donde arribaron el 1º de mayo de 1998.

El 3 de mayo de 1998 comenzaron los vuelos de adiestramiento en Adami con los cuatro aviadores, oficiando como instructor el señor Ward; correlativamente se refrescó el "ground school" en el Instituto de Adiestramiento Aeronáutico, cedida una de sus salas al efecto y se cumplió otro con los técnicos y la ingeniera María Marta Pascale, teniendo al Ingeniero argentino Jorge Imán de profesor.

Los Cursos finalizaron a mediados de mayo de 1998, quedando prontos todos los pilotos y técnicos, por lo cual el señor Ward, regresó a su país. En esos días el entrenamiento que se extendió por unas nueve horas de vuelo para cada piloto, se realizó con aterrizajes en diferentes aeropuertos como: Carrasco, Durazno, Salto, Laguna del Sauce y Colonia.

Mientras se preparaba técnicamente a los tripulantes, incluida una Azafata, la señorita Daniela Suárez, con licencia expedida por la Dirección General de Aviación Civil (habiendo hecho un curso de primeros auxilios así como de salvataje en la Asociación Cristiana), se fue terminando de armar todo lo concerniente a la administración, contabilidad, ventas, propaganda, etc., con escritorios en la calle Florida 1280 oficina 202, Montevideo. El encargado de la parte legal era el Dr. Holsen Nalbarte y de la sección administración y ventas el señor Adrián Sosa, estando el Contador Mario Esquenat a cargo de la contabilidad.

En el ínterin se ejecutaron todos los trámites para asentar en el Registro Nacional de Aeronaves al Metro III, correspondiéndole la matrícula CX-TAA.

Como forma de mantener el entrenamiento, se hicieron algunos vuelos de práctica dentro del país, tal el cumplido el día 3 de julio de 1998 a Salto. Mientras tanto se finiquitaban los preparativos y trámites a fin de obtener el

Certificado de Explotador Aéreo, que por otra parte fue la primera vez que se exigió dicho requisito en el país.

En ese período la compañía se estableció en el Aeropuerto Internacional de Carrasco "General Cesáreo L. Berisso", desde donde operó hasta la finalización de sus vuelos.

Transamérica da comienzo a sus vuelos comerciales

El 13 de julio de 1998 se realizó el primer vuelo contratado de la empresa, se trató de un "charter" con el siguiente itinerario: Carrasco - Colonia - Laguna del Sauce - Colonia - San Fernando en Buenos Aires y regreso a Carrasco.

En agosto de 1998 se comenzó a publicitar en la prensa la nueva línea aérea, dando como el inicio de sus vuelos regulares a la ciudad de Salto el día 31 de agosto de 1998. El 21 de agosto se realizó un viaje promocional a dicha capital departamental del litoral con periodistas de los medios de difusión de Montevideo. El 26 y el 28 de ese mes se repitieron los vuelos a Salto de propaganda.

El lunes 31 de agosto de 1998 a las 08:00 horas Transamérica comenzó el vuelo inaugural regular a Salto, con regreso a la hora 14:00 hacia Carrasco. En la ciudad de Salto la compañía implantó sus oficinas en el Hotel Salto, donde se expedían los pasajes, se recibían paquetes, correspondencia, etc.; mientras en Montevideo Transamérica S.A. puso en un principio su comercialización en la Empresa R & K Viajes Internacionales, calle Río Negro 1394 of. 904. Los servicios se efectuaban tres veces por semana: lunes, miércoles y viernes. El costo del pasaje ida y vuelta fue primeramente de U\$S 90., importe que aumentó al inicio de 1999, quedando en U\$S 94.

La Dirección General de Aviación Civil, por la Resolución N° 225/98 del 4 de setiembre de 1998 determinó otorgar el Certificado de Explotador Aéreo a Transamérica S.A., pasándolo al Cuerpo de Inspectores para su confección; no obstante ello, la empresa no lo obtuvo, no sabemos por qué razón, lo cual dificultó su expansión y finalmente impidió continuar adelante con ella.

Los vuelos regulares de línea continuaron desarrollándose normalmente; prácticamente desde los primeros abandonó su cargo de Comandante Nicolo Maltese quien se dedicó por entero a la fumigación aérea; prosiguieron hasta el final los otros tres aviadores, alternándose como Comandantes y Primeros Oficiales, Fernando J. Lamas y Eugenio Viera y como Primer Oficial Luis A. Loureiro.

De acuerdo a lo que se había planeado, el 16 de noviembre de 1998 se cumplió el primer vuelo que unió nuestro litoral con Buenos Aires, según este itinerario: Carrasco - Salto - Aeropuerto de Buenos Aires - Salto - Carrasco, los servicios no se mantuvieron regularmente.

Por medio de la empresa argentina Baires Fligh, con la cual se inicia una fructífera relación comercial, Transamérica efectúa cuatro vuelos "charter" a las Islas Malvinas. El primero comandando por Fernando J. Lamas y Luis A. Loureiro, dio comienzo en Montevideo el 17 de noviembre de 1998 hacia el Aeropuerto "Jorge Newbery" de Buenos Aires, donde se arribó a las 22 y 25 horas, a fin de cumplir el traslado de familiares de víctimas de la guerra que tuvo lugar en 1982, acompañados por un sacerdote. Al otro día 18 de noviembre se efectuó el servicio hacia Comodoro Rivadavia, primera etapa del viaje, desde allí se hizo el cruce hasta las islas, luego de un primer intento fallido por problemas con las autoridades aeronáuticas argentinas, arribando ese mismo día 18 a Port Stanley. Fue el segundo avión uruguayo que aterrizó en Malvinas, el primero lo hizo el C-130 B Hércules FAU 591 de la Fuerza Aérea el 29 de setiembre de 1994; pasaron la noche en una posada de Port Stanley (Ena's Home) y regresaron por la misma ruta el 19 de noviembre, luego que sus pasajeros visitaran las tumbas de sus seres queridos.

El segundo vuelo a Malvinas con los pilotos Eugenio Viera y Fernando J. Lamas al mando, se realizó el 13 de enero de 1999, retornado al día siguiente habiendo hecho el mismo itinerario. El tercero con Lamas y Luis A. Loureiro tuvo lugar el 17 y 18 de febrero de 1999. El cuarto y último, semejante a los anteriores con Viera y Loureiro se ejecutó los días 17 y 18 de mayo de 1999.

Correlativamente a los referidos servicios "charter", se mantuvo la línea a Salto y se experimentó la posibilidad de comenzar en 1999 vuelos a Rivera y Melo. Con ese objeto el 24 de diciembre de 1998 se realizó uno de presentación a dichas ciudades con el fin de proyectar una línea regular de Montevideo a ambas capitales departamentales, seleccionando los días martes y jueves, saliendo de Carrasco a las 08:00 horas y regresando antes del mediodía. Transamérica fue muy bien recibida por la autoridades departamentales, lamentablemente el emprendimiento no cristalizó.

Transamérica fue contratada repetidas veces para realizar vuelos "charter" no convencionales por motivos fortuitos, como varios viajes ida y vuelta a las ciudades de Salto, Artigas, Rivera y Melo, motivados por el fallecimiento del Vicepresidente de la República Dr. Hugo Batalla el 3 de octubre de 1998. Así también otro, tal se trató uno hacia Trelew, Provincia de Chubut, Argentina, con el objeto de transportar pescadores de relevo que debían abordar su barco. Igualmente se ejecutó en enero de 1999 un "charter" desde Punta del Este a Mar del Plata - Villa Gesel - Mar del Plata - Carrasco.

Transamérica deja en suspenso su actividad

Como se adelantó, con la empresa argentina Baires Fligh se habían iniciado las relaciones comerciales por medio de las cuáles se efectuaron diversos vuelos "charter" por Argentina y Brasil, a modo del cumplido entre Ezeiza en

Buenos Aires y Viracopos, San Pablo, Brasil con carga de paquetes; pero lo más interesante para Transamérica consistió en la ejecución de un contrato negociado con la referida compañía a fin de transportar en vuelo nocturno diarios desde Buenos Aires a la ciudad de Resistencia, capital del Chaco, realizándose tres servicios de este tipo, no consiguiéndose continuar con ellos debido a la imposibilidad de cumplir con las exigencias que establecen las autoridades aeronáuticas argentinas por la falta del Certificado de Explotador Aéreo que, insólitamente estaba otorgado como se pudo apreciar, pero no entregado. De la misma forma ello conllevó a entorpecer la firma de un contrato con MACAIR empresa argentina que poseía el transporte del correo argentino hacia Uruguay lo que complementado con una oferta a la Administración Nacional de Correos del Uruguay, haría posible un uso más exhaustivo y económico del avión.

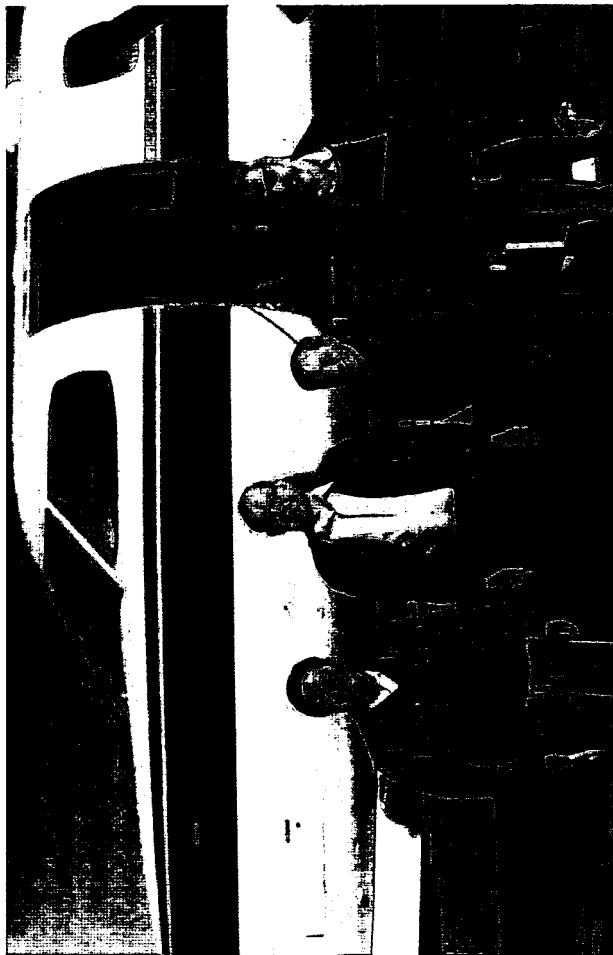
Esta situación llevó a la paralización de la empresa, cuando todo hacia pensar que su expansión con más aviones y por ende más tripulaciones era segura y que el éxito coronarían los esfuerzos de su creador para bien de la aviación comercial uruguayo.

El 10 de abril de 1999 se efectuó el último vuelo de Transamérica, se trataba de un "charter" procedente de Ezeiza a Carrasco con él se cerró el ciclo operante de la compañía, pues a raíz de la mencionada condición se debió suspender por dispensa la actividad aérea, viéndose obligado el Coronel Bonelli a devolver el avión a fin de reducir radicalmente los gastos, el que se llevó en "ferry" en el mes de mayo a los Estados Unidos luego de un año de uso, por el piloto Sr. George E. Ward.

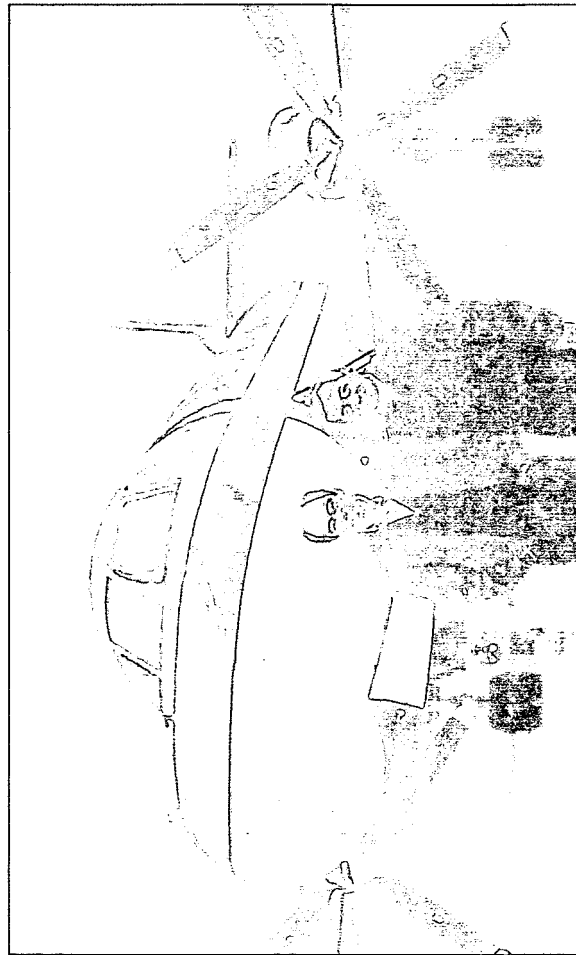
Se desafectó el personal de la compañía y se pagaron las deudas. Transamérica en cualquier momento podría reiniciar su actividad, dado la extensión que le confirió la autoridad aeronáutica.

Bibliografía y fuentes documentales de Transamérica S.A.

- Resolución 62/997 de fecha 4 de febrero de 1997 del Poder Ejecutivo.
- Resolución 66/9002 de fecha 15 de enero de 2202 del Poder Ejecutivo.
- Resolución 225/998 de fecha 4 de setiembre de 1998 de la Dirección General de Aviación Civil.
- Entrevista al Ing. Aer. Clemente Pascale.
- Entrevista al Coronel Atilio Bonelli.
- Entrevista al Comandante Fernando J. Lamas.
- Contactos telefónicos con el Ing. Aer. C. Pascale.
- Libro de vuelo del Ing. Pascale.
- Documentos aportados por el Cnel. Bonelli.
- Documentos aportados por el Cte. Lamas.
- Diarios de la época: Últimas Noticias, El Observador, La República, La Mañana, Búsqueda, El País.
- Fotografías del Cte. Lamas y del autor.



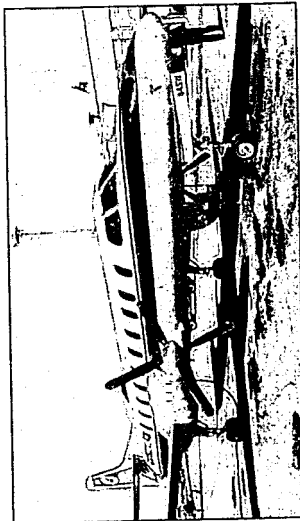
*Melilla, mayo de 1988 Nicolo Maltese, George E. Ward,
Fernando J. Lamas y Luis Loureiro*



Aeropuerto "Angel S. Adami", mayo 1998 Eugenio Viera y Fernando J. Lamas

TRANSAMERICA

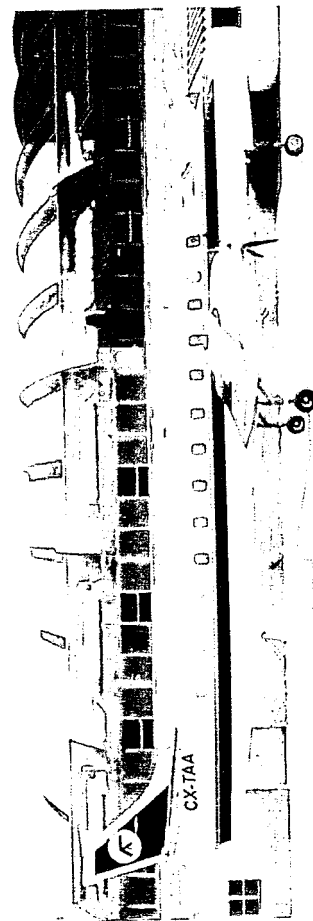
NACE UNA NUEVA LINEA AEREA NACIONAL
QUE APUESTA AL DESARROLLO DEL LITORAL



El Moderno avión Fairchild-Metro de última generación recuerda en su interior el confort de los modernos jets Ejecutivos

El pasado viernes 21 de agosto fuimos invitados por Transamerica para volar a Salto en su vuelo promocional. Presidida por el Cnel. Av. (R) Altio Bonelli la nueva aerolínea unió la ciudad de Salto diariamente con Montevideo y Buenos Aires.

14 de setiembre de 1998



Carrasco, 24 de octubre 1998 CX-TAA Fairchild Swearingen Metro III

Transcontinental Sur

Introducción

Esta compañía de carga aérea nació como Sociedad de Responsabilidad Limitada por contrato firmado el 1° de octubre de 1990 e inscripto en el Diario Oficial del 26 de diciembre de 1990.

Se inició con un capital de N\$ 1.000.000.-. Sus socios eran Washington Hugo Martínez Villar y Juan Carlos Vidal Olivera; la administración estaba en manos de W. Hugo Martínez.

El señor Hugo Martínez se encaminó en el negocio de la carga aérea de la mano del Coronel (Av.) (R) Atilio Bonelli y su empresa Aero Uruguay. Primero como técnico de carga aérea, "cargo master", luego como administrativo y finalmente como Gerente. Ocupando este último cargo fue enviado a Madrid en 1989 como nexo entre Aero Uruguay y RACE Aviation Corporation, firma que era liderada por el iraní Farzin Azima (ver la historia de Aero Uruguay) y era la que manejaba un contrato de carga aérea con Iberia, usando mas de una decena de aviones arrendados a diferentes compañías como Scott Kalitta, Gabon Air, etc.; Aero Uruguay integraba el grupo que servía a Iberia bajo la dirección de RACE.

Hugo Martínez se entendió con Farzin Azima y trabó una relación que se transformó en mas que comercial, hasta tal punto que, cuando Aero Uruguay pasó a otras manos al venderla el Cnel. Bonelli, Martínez llegó a un acuerdo con Azima por el cual fundó Transcontinental Sur y al poco tiempo con uno de sus aviones, el Boeing 707-321C número de constructor 18716 matrícula de los Estados Unidos N66651 "Sara", el que hasta hacía unos meses tenía la matrícula uruguaya CX-BPQ y volaba para Aero Uruguay, comenzó su vida comercial. Dicho aparato fue llevado a la isla de Jamaica en 1991 donde hizo algunos vuelos todavía para RACE y a principios de 1992 se estacionó en Lima, Perú, donde también cumplió vuelos para RACE. Sus tripulantes eran los comandantes uruguayos Juan E. Cossa y Pedro I. González y, el iraní Comandante Rezai (quien se autodenominaba ex piloto del Sha M. Reza Pahlavi), así como el Ingeniero de Vuelo uruguayo Eduardo Iharrur; todos anteriormente volaban en esta aeronave para Aero Uruguay.

Transcontinental Sur en Manaos

En agosto de 1992 RACE consiguió un contrato de carga aérea de VASP (Viação Aérea São Paulo), compañía brasileña de aviación, que fue tomado a nombre de Transcontinental Sur, comenzando una fructífera tarea para la nascente empresa de carga. En esos momentos se volaba con el Boeing 707 N66651, único avión de la firma, que era tripulado por los mismos aviadores,

más el Ing. de Vuelo ex Aero Uruguay Diego Olivieri; y otros profesionales brasileños que alternaban las tripulaciones. Su base de operaciones ahora estaba situada en el aeropuerto de Manaos, Brasil, sobre el río Amazonas. Normalmente hacían un vuelo largo: Manaos-Belén-San Luis-Brasilia-Confins-San Pablo-Confins-Brasilia-San Luis-Belen-Manaos, de mas de 17 horas de vuelo; y otro corto Manaos, San Pablo, con escala en Confins, ida y vuelta de noche, de mas de 10 horas de vuelo.

En diciembre de 1992 se pasó el avión N66651 para un "check", aprovechándose ese período para rematricularlo en Honduras con las marcas HR-AMX. El 9 de enero de 1993 comenzó a volar nuevamente con el nuevo registro hondureño.

En julio de 1993 renunció a su cargo de Comandante Pedro I. González y se contrató para sustituirlo al Comandante Ricardo A. Zecca, ex piloto de Aero Uruguay. Como Zecca llevaba un tiempo sin volar los aviones Boeing 707 y su primera labor en la compañía fue traer un avión de ese tipo desde Miami a Manaos, nuevo en la empresa, que se sumaría al que ya estaba volando, hizo en esa ciudad norteamericana unas horas de refresco en simulador. Ya pronto, el 1° de agosto de 1993 lo trajeron en vuelo con el comandante Rezai y otro copiloto brasileño que igualmente se estaba habilitando en la aeronave con un Ingeniero de Vuelo brasileño. Se trataba del Boeing 707-321C número de constructor 18766, matrícula de Honduras HR-AMZ, que había sido fabricado el 5 de enero de 1964.

Los servicios se seguían cumpliendo en Manaos según el contrato con VASP y, otros vuelos esporádicos que se iban sumando mantenían la compañía en permanente movimiento.

A mediados de abril de 1994 se sumó a la flota de la compañía otro Boeing 707-321C número de constructor 20315/824, cuya fecha de fabricación era 25 de febrero de 1970, ex N108RA (matrícula de Estados Unidos) que volaba en Canadá, arrendado a Atlantic A/C Leasing Co., el que fue matriculado CX-BSI en nuestro país. Pocos días estuvieron los tres aviones funcionando, pues el 7 de mayo de 1994 se paró el HR-AMX y hasta no hace mucho tiempo se le podía ver en el aeropuerto de Manaos totalmente abandonado.

El comandante Zecca hizo el último vuelo para la compañía en la etapa de Manaos el 3 de enero de 1994, debido a que en pocos meses más ingresó en PLUNA para volar en el Boeing 707 CX-BNU del organismo. No obstante continuó dando servicios ocasionales a Transcontinental Sur, cuando tenía licencia en PLUNA y finalmente, como se verá, ocupará el puesto de encargado de operaciones hasta su cierre.

También en ese período abandona su cargo de Ingeniero de Vuelo Eduardo Iharrur por la misma causa de ingresar en PLUNA, donde se desempeñó primero en su especialidad y luego como piloto.

El 30 de abril de 1995 se trajo el HR-AMZ desde San Pablo a Carrasco, aquí se entregó en el hangar de PLUNA, donde se le efectuaron varios trabajos de mantenimiento hasta que, el 9 de octubre de 1995 se le realiza el primer vuelo de prueba ya con matrícula uruguaya CX-BSB. Mientras tanto el CX-BSI continuaba basado en Manaos cumpliendo el contrato de VASP, hasta fines de 1995 en que terminó.

Transcontinental Sur en Montevideo y Ciudad de México

La firma se estableció en el Hangar 2 del Aeropuerto Internacional de Carrasco y más tarde arrendó una oficina en el hall de su aerostación. En la primera etapa contó con los mecánicos de tierra, José Bidart y el señor Washington Pastorino (por poco tiempo dado que pasó a servir en VARIG) y para servicios generales al señor Jaime Peralta, quien se mantuvo hasta el final.

La parte legal de la empresa desde un principio fue manejada por el Dr. Diego Gil, conocido abogado, vinculado a varias compañías aéreas, con probada experiencia en la materia.

En octubre de 1995 se lograron dos contratos en México con sendas cargueras de ese país. Primero con Aeromexpress, empresa subsidiaria de Aeroméxico (Aerovías de México); y luego con MAS Air (Aerotransportes MAS de carga S.A. de CV) subsidiaria de LAN Chile.

En esos meses se integraron a Transcontinental Sur los aviadores Oscar E. Vilche y Ernesto Milán; el primero ex Comandante de Boeing 707 y de DC-8-71F en Aerosur y el segundo primer oficial de Boeing 707 y de Fairchild F-27 J en Aerolíneas Uruguayas.

Al finalizar el contrato con VASP el B. 707 CX-BSI que estaba basado en Manaos, fue llevado a la Ciudad de México por el Comandante Crossa y los nuevos miembros de la compañía el Cte. Vilche y el Primer Oficial Milán, con Diego Olivieri como Ingeniero de Vuelo; allí comenzó la nueva fase de la empresa, sirviendo los contratos con las firmas mexicanas.

A su vez el B. 707 CX-BSB fue conducido a la Ciudad de México el 1º de noviembre de 1995 por el Cte. Crossa, vía Lima, Perú.

Las tripulaciones de los dos aviones eran completadas con aviadores mexicanos, cumpliendo de esa manera los vuelos pendientes con aviadores mexicanos.

Como se adelantó el Cte. Zecca continuaba prestando su experimentado apoyo a Transcontinental Sur en vuelos esporádicos. Uno más de ellos fue cuando trajo el CX-BSB para que quedara basado en Montevideo. Dicha aeronave había sido llevada a Nashville, Tennessee, Estados Unidos, con el objeto de realizarle un "check" en esa ciudad; el 24 de noviembre de 1996 Zecca le hizo el vuelo de prueba y el 29 de noviembre partió para Montevideo con escalas en México, Lima y Ezeiza, Buenos Aires.

La falta de aviadores en la compañía era acuciante, por lo cual la dirección a fines de 1996 decidió integrar a tres pilotos y un ingeniero de vuelo. Ellos fueron: el Cte. Daniel Dalmás ex Primer Oficial de B. 707 y Cte. de DC-8-55F en Aero Uruguay y Primer Oficial de B. 707 en Aerolíneas Uruguayas; Nelson B. Pieruccioni ex Primer Oficial en Aerosur de B. 707; Walter Alvarado ex Primer Oficial en Aero Uruguay y en Aerosur de B. 707; y el Ingeniero de Vuelo de PLUNA en B. 707 y DC-10 Eduardo A. Pereira.

En enero de 1997 se calificaron en el simulador de VARIG en Río de Janeiro los pilotos, teniendo al Cte. Ricardo Zecca como instructor; y el Ingeniero de Vuelo con su colega Gustavo Urban.

El Boeing 707 CX-BSB que como vimos quedó basado en el Aeropuerto Internacional de Carrasco "General Cesáreo L. Berisso", comenzó a partir de los primeros meses de 1997 a cumplir sendos contratos de carga aérea de acuerdo a lo negociado con las compañías Lufthansa y K.L.M. A la primera le proporcionaban vuelos a San Pablo, Brasil y de allí a Ezeiza, Buenos Aires, una vez por semana. A la segunda le brindaban servicios desde Ezeiza a las islas de las Antillas Holandesas de Curazao o Aruba, salían los viernes y regresaban los domingos con la tripulación conformada por el Cte. Vilche y los Primeros Oficiales Pieruccioni y Alvarado y el Ing. de Vuelo Eduardo A. Pereira. En uno de esos vuelos a Curazao, Alvarado que desde allí tenía que dirigirse a Miami, Estados Unidos a completar la tripulación del CX-BSI, salió del hotel el 21 de setiembre de 1997 a las diez de la mañana, caminando por la avenida de la costa hacia una agencia de viajes a fin de comprar un pasaje, cuando fue asaltado y apuñalado por dos delincuentes juveniles, por suerte logró llegar al hospital a pesar de sus heridas donde fue atendido; a causa de este infeliz episodio estuvo alejado del vuelo por un mes, recuperándose en Curazao.

Dos meses después del incidente relatado, a fines de noviembre de 1997, luego de despegar de Carrasco en el CX-BSB hacia Buenos Aires, la tripulación que integraban Ernesto Milán (recién calificado de Comandante) el Primer Oficial Walter Alvarado y el Ing. de Vuelo Daniel Olivieri, más Ricardo Arias que intentaba calificarse como Ing. de Vuelo, se vieron enfrentados a una grave situación a baja altura de menos de tres mil pies, casi sobre la ciudad de Montevideo, cuando provocado por una fuga de presión en el actuador hidráulico de la cola, al virar el avión no reaccionó a los mandos, quedando en una posición de un viraje peligrosamente mas que vertical, con tendencia a invertirse, gracias a la experiencia del Ingeniero de Vuelo se logró estabilizarlo y regresar al aeropuerto, con un susto más que regular.

El Boeing 707 CX-BSB se reparó en Carrasco y, a principios de 1998 fue llevado en "ferry" por el Comandante Crossa y el Primer Oficial Alvarado hasta la Compañía de Aviación Faucett en Lima, Perú, a fin de que se le efectuara un presupuesto por un "check C". Al regreso, antes del cruce de Los

Andes falló una turbina, por lo cual se vieron obligados a llegar a Montevideo en tres motores. Ese fue su último vuelo, el avión quedó en el Aeropuerto de Carrasco hasta que la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica intimó el 11 de mayo de 1999 a la empresa, a removerlo de su estacionamiento ya que había comenzado su deterioro por abandono, en ese momento se le habían retirado sus turbinas, partes e instrumentos útiles. Finalmente la firma logró que se interesaran en lo que restaba del aparato por cinco mil dólares, con la obligación de retirarlo, lo cual se hizo en porciones como chatarra, ese fue su fin en noviembre del año 2000.

El fin de Transcontinental Sur

Al comienzo de 1998 renunció como piloto de la compañía el Comandante Ernesto Milán, en su lugar ingresó el ex Comandante de Fairchild F-27J en Aerolíneas Uruguayas S.A. Alberto García, quien hizo el teórico para Primer Oficial de Boeing 707 en México y simulador en la Escuela de VARIG en Río de Janeiro. Poco después el Primer Oficial Nelson B. Pieruccioni también se alejó de Transcontinental Sur para servir en PLUNA como copiloto de Boeing 737. El 15 de agosto de 1998 el Cte. Oscar E. Vilche, que además de piloto ejercía el puesto de encargado de operaciones al haber alcanzado la edad límite para volar al mando en un avión de línea, dimitió a esos empleos, abandonando la profesión de aviador; lo subrogó en el cargo en funciones administrativas en setiembre de 1999 el Comandante Ricardo Zecca, quien en PLUNA igualmente había alcanzado esa fatídica época para los aviadores en que tienen que dejar de volar; Zecca permaneció en la empresa hasta su final, ocupando la oficina que se arrendaba en el Aeropuerto Internacional de Carrasco "General Cesáreo L. Berisso".

Los vuelos continuaron con el CX-BSI en 1998 y 99 sirviendo a los compromisos contraídos en México.

La Sociedad de Responsabilidad Limitada Transcontinental Sur se transformó en Sociedad Anónima el 31 de agosto de 1999, con un capital de \$ 60.000.- pesos habiéndose inscripto el 14 de marzo de 2001 y publicado en el Diario Oficial del 28 de marzo de 2001. Y el 10 de setiembre de 1999 los socios fundadores Washington Hugo Martínez Villar y Juan Carlos Vidal Olivetta cedieron a Alvaro Gustavo Sanguinetti Cordani y a Andrea Silvia Barletta Martínez de las cien cuotas que formaban el capital, cincuenta a cada uno, lo cual salió publicado en el Diario Oficial del 25 de octubre de 1999. No obstante esta transformación en la sociedad, el Señor W. Hugo Martínez continuó a cargo de la parte comercial de la misma, así como su vinculación económica con Farzim Azima.

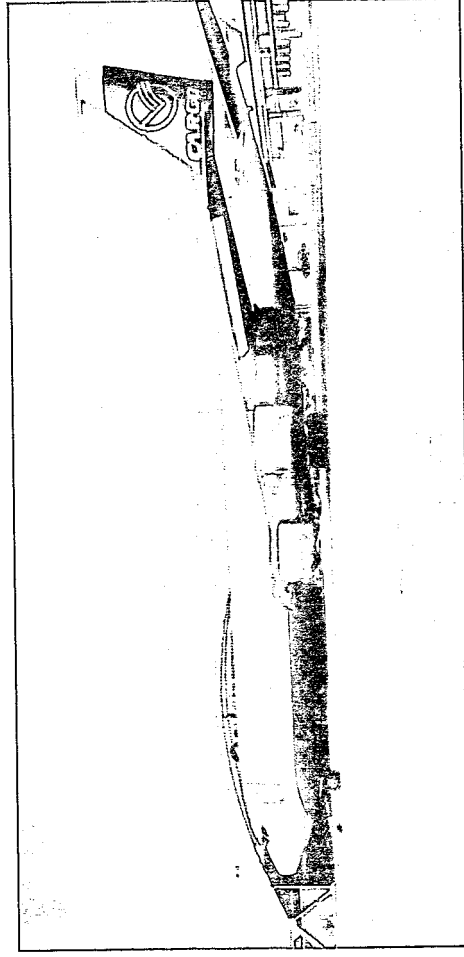
En diciembre de 1999 no se pudo continuar brindando los vuelos necesarios para sustentar los contratos con las firmas mexicanas; el 10 de ese último

mes del año 1999 el Boeing 707-347C CX-BSI hizo su último vuelo para Transcontinental Sur; en ese mismo mes de diciembre de 1999 se vendió a una sociedad mexicana. Los pilotos fueron licenciados. El Cte. Crossa se estableció por un tiempo en México, los demás regresaron a Uruguay.

La oficina de la compañía en nuestro aeropuerto se mantuvo hasta comienzos del año 2001, estando al frente como se adelantó el Cte. Zecca.

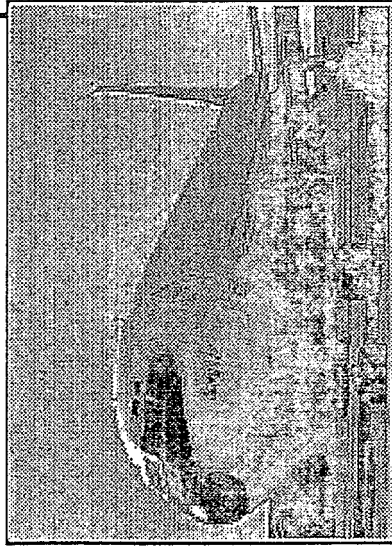
Bibliografía y fuentes documentales de Transcontinental Sur

- Diario Oficial: 26/12/1990, 25/10/1999 y 23/03/2001.
- Diario El Observador: 26/03/2001.
- Entrevistas: Cte. Ricardo A. Zecca.
- Entrevistas telefónicas: W. Hugo Martínez, Cte. Walter Alvarado, Ing. de Vuelo Diego Olivieri.
- Consulatas telefónicas: Cte. Oscar E. Vilche, Cte. Pedro I. González, Cte. Ricardo Zecca.
- Revista "Flight" N° 4515 Volume 149 del 20-26 march 1996.
- "La Aviación Civil en México" por Manuel Ruiz Romero.
- Fotos: Colección Gary Kuhn, Colección Eduardo Luzardo, Colección Rolando Grasso vía Gary Kuhn.



Transcontinental Sur Carrasco, abril de 1995 el Boeing 707-321C matrícula hondureña HR-AMZ, luego CX-BSB, Colección Gary Kuhn

Transcontinental Sur



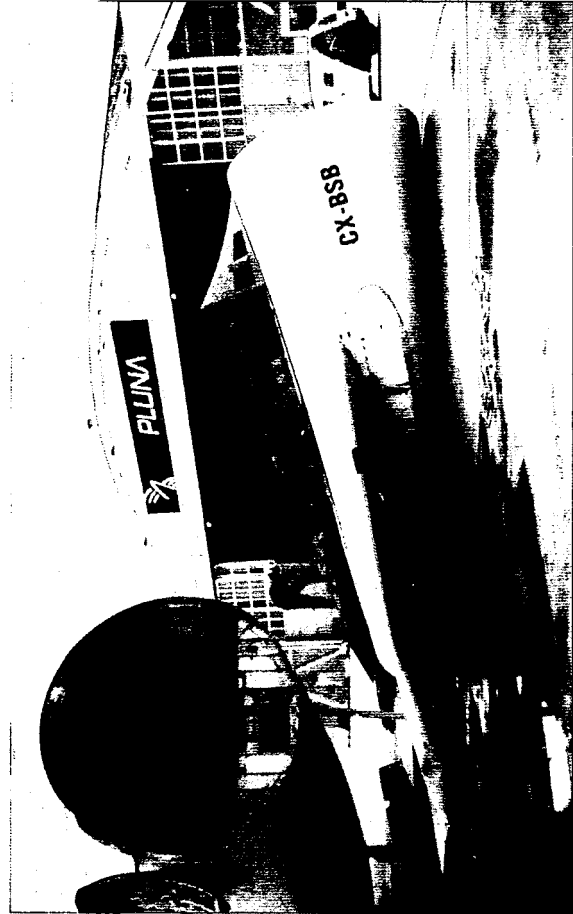
*Servicios de Transporte Aéreo No
Regular Internacional de Carga*

**Hangar 2 Aeropuerto Internacional
de Carrasco - Uruguay**

Tel.: +598-2-6014877

Fax: +598-2-6014872

Diciembre de 1997 SLAT



Carrasco, noviembre de 2000, el CX-BSB termina como chatarra. Transcontinental Sur

- Colección Eduardo Luzardo

ÍNDICES DE PERSONAS Y AERONAVES CITADAS

Índice de personas

- Acevedo Terra, Miguel pág. 163
 Acosta, Ruben pág. 199, 200
 Acuña, Jorge pág. 233, 234, 235, 236, 238, 240
 Acuña, Marcelo pág. 237
 Adami, Ángel S. pág. 19
 Aengee, Dorotea pág. 200
 Aguerre Cat, Juan L. pág. 149
 Alabaster, R. C. pág. 86
 Alberio, Miguel pág. 80
 Albrecht Junior, Carlos pág. 69
 Alcock, Edward J.S. pág. 26
 Alegre, Marissa pág. 194
 Alonso Canay, Abelardo pág. 31, 32, 127
 Alvarado, Walter pág. 190, 198, 199, 200, 237, 257, 259
 Alvarez Cina, Héctor pág. 123, 124
 Ansaldo, José Ma. pág. 113
 Añorga, Mario Jorge pág. 159, 160
 Apaulaza, Mario pág. 47
 Aponte, Manuel Toribio pág. 100
 Aragon, Juan Francisco pág. 13, 46
 Areco, Enrique F. pág. 70
 Argimón, Rodolfo pág. 149, 150, 190, 198
 Argón, Gustavo pág. 37, 41, 131, 132, 133, 155
 Aries, Maurice pág. 87
 Arnelo, Carlos pág. 223
 Arriera, Ángel pág. 32, 127, 128, 130, 153
 Arrillaga Simpson, Atilio pág. 208, 209, 213
 Ayala, Juan J. pág. 128, 152, 194, 215
 Azima, Farhad pág. 185, 188, 197
 Azima, Farzin pág. 185, 189, 198, 254, 258
 Azima, Faribord pág. 185
 Azar Gómez, Jorge pág. 208, 209
 Baccino Ciuboni, Raquel pág. 172
 Baccino, Jorge R. pág. 174, 185, 198, 214
 Bacchini, Julio C. pág. 53
 Bacus Mayada, Julio pág. 223, 224
 Bado, Diana pág. 37
 Bainbridge, William pág. 179
 Balassanian, Rafi pág. 130, 131, 132, 133, 152, 155
 Baldán, Ricardo pág. 132, 155
 Baptista Lusardo, Joao pág. 73
 Baridón, Sra. de pág. 140, 145
 Barreto, Andrés pág. 24, 34, 41
 Barros, Balter pág. 24, 26, 32, 34
 Barros, Durval pág. 14
 Barú, Juan A. pág. 173, 174, 200
 Batista, Ribel pág. 38
 Battle Berres, Luis pág. 23, 24
 Battó, María T. Pág. 148, 149
 Bazzari, Andrés pág. 80
 Beisso, J. Américo pág. 10, 82
 Bello, Victorio A. pág. 61, 80, 81, 82
 Benedetto, Yarvis Mario pág. 98
 Bennett, Donald C.T. pág. 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91
 Bentancur, Wilman pág. 175, 180
 Bergeron, Robert J. pág. 97
 Berro, Pedro P. pág. 123, 124
 Berta, Ruben M. pág. 70, 72, 73, 77
 Bianchi, José pág. 60
 Blair, Charles F. pág. 100
 Bocca, Antonio pág. 61, 62
 Bojorge, Miguel pág. 235, 237
 Boletta, Víctor pág. 128
 Bonelli, Atilio pág. 171, 172, 173, 178, 179, 180, 183, 184, 185, 187, 188, 190, 191, 192, 197, 200, 247, 251, 254
 Bonelli, Enrique pág. 247
 Bonelli, Susana pág. 247
 Bonelli, Virginia pág. 247
 Booth, J.W. pág. 85, 88
 Booth, James F. pág. 86
 Bordabehere, Mario pág. 38
 Bordoli, Atilio pág. 80
 Boretto, Carlos pág. 38, 39, 161
 Borques, Alejandro pág. 174, 201
 Bosch, Samuel pág. 52
 Bosio, Juan H. pág. 79
 Bousquet, Víctor A. pág. 64, 83
 Brackley, H. G. pág. 91
 Buddenbrock, Barón von pág. 69
 Buhl, Erich E. pág. 188, 200, 204, 235, 238, 240
 Burci, Alejandro pág. 31
 Burguetto, José pág. 164
 Cabrera, Elbio pág. 18, 31, 41, 130, 146, 148

Cabrera, William pág. 30, 31
 Cáceres, Roberto pág. 190, 198
 Caneto, Abel pág. 207
 Campos, Serafín pág. 148, 149, 150
 Canoura, Carlos pág. 149, 150, 151, 173, 174, 175, 176, 180, 182, 186, 187, 188, 190, 201, 234, 235, 236, 237
 Cardozo, Maximino pág. 12, 14, 22, 23, 25, 26
 Carrizo, Jorge R. pág. 174
 Casabó, Lorenzo E. pág. 38
 Castagnola, Luis Alberto pág. 73
 Castro, Arcadio pág. 38
 Castro, Osvaldo pág. 38
 Ceriani, Luis A. pág. 211, 212, 239
 Challe, León pág. 9
 Champion, Harold pág. 86
 Clucklin, Donald pág. 89
 Chevalier, Carlos pág. 128, 153
 Cichevsky, Pablo pág. 242
 Coates, Hebert P. pág. 101
 Cobb, Richard pág. 171
 Coccaro, Humberto pág. 136, 150, 235, 236
 Collazo, Graciela pág. 35
 Contrell, Constanza pág. 30
 Cook, Norman H. pág. 89
 Cook, Reginald J. pág. 89
 Cordones, Ademar pág. 26
 Correa Sureda, Carlos pág. 97
 Cossini Morrison, Miguel pág. 159
 Cracknell, D. A. pág. 86
 Craner von Clausbruch, Rudolf pág. 69, 70
 Cristiani, Milton pág. 194, 215, 216, 217, 220
 Crossa, Juan pág. 173, 174, 175, 176, 185, 186, 187, 190, 191, 201, 219, 254, 256, 257, 259
 Cuello, Nelson pág. 173, 175, 211
 Cueto, Ignacio pág. 214
 Culshaw, Servando pág. 172
 Dalnás, Daniel pág. 173, 174, 175, 180, 183, 185, 186, 187, 200, 210, 211, 257
 Damonte, José L. pág. 149
 de Anézagá, Juan José pág. 34
 de Assis Brasil, Erico pág. 72
 de la Colina, Bartolomé pág. 79
 De León, Irasi pág. 26, 30, 32, 41, 47, 49
 de Medina Rolando, Enrique pág. 75
 De Mula, José R. pág. 90, 91
 De Paula Dentzien, Paulo pág. 71
 de Sauti Riestra, Alberto pág. 45, 53, 54
 De Tomaso, Carlos pág. 34, 37, 39, 161
 Deicas, Juan Carlos pág. 234
 Delgado, Carlos pág. 101
 Denis, Sylvia pág. 35, 37

Despouey, Elsa pág. 29, 30
 Díaz Álvarez, Cristina pág. 146
 Díaz Álvarez, Delfín pág. 132, 134, 135, 136, 146, 147, 149, 152, 215, 216, 220, 222, 226
 Díaz Cibils, Delfín pág. 28, 30, 123, 124, 125, 131, 133, 134, 136, 137, 148, 149
 Díaz Sagarra, Alberto pág. 16, 21, 24, 27, 128
 Díaz Villafañe, Isaac pág. 53, 59, 61
 Díaz, Gualberto pág. 128
 Dineen, Cornelius J. "Ken" pág. 101, 103, 104
 Dodero, J. Alberto pág. 63, 79
 Dodo, Gualberto C. pág. 237
 Dorta, Hugo pág. 163
 Duffau, José pág. 164
 Durán, Dalmiro pág. 73, 77
 Durallona, Miguel A. pág. 20, 23, 25, 26
 Echevarrieta y Maruri, Horacio pág. 112
 Enciso, Horacio D. pág. 19
 Ernst, Reynaldo pág. 128, 136
 Erro, Juan B. pág. 130, 131
 Escursell, José pág. 101
 Espiga, Miguel pág. 38
 Esquenel, Mario pág. 248
 Etcheverry, Gualberto pág. 24, 26
 Etcheverry, Hebert pág. 235, 236, 237
 Evans, Iris Moreen pág. 89
 Falcone, Gerardo pág. 215, 220
 Faracci, Pablo pág. 197, 198, 200
 Farro, Pascual pág. 128
 Fauth, William pág. 134
 Fazzio, Eduardo pág. 173, 174, 175, 180, 181
 Fernández de Edelman, Teresa pág. 163
 Fernández, Gladys pág. 234
 Figueroa, Gustavo pág. 200, 203, 204
 Fisher, Charles Andrews "Andy" pág. 101, 104
 Fleurquin, Federico pág. 10, 27
 Franco Bueno, Fidelis pág. 38, 39, 41
 Franco, Alfredo pág. 191
 Franco, Rafael pág. 100
 Frois, Enrique pág. 35, 38
 Galietta, Lucila pág. 38
 García Alcántara, Fernando pág. 112
 García Calvo, Aldo pág. 98, 105, 106
 García, Alberto pág. 218, 219, 222, 226, 228, 258
 García, Artemio pág. 34, 35
 García, Silvestre pág. 25, 26
 Gasperi, Javier pág. 33, 35, 37, 38, 41
 Gelpi, Juan pág. 173, 175, 176, 183, 200
 Gestido, Oscar W. pág. 174, 200
 Gil, Diego pág. 195, 210, 215, 256

Gilardoni, Miguel A. pág. 34, 37, 38
 Giovanetti, José M. pág. 80, 81
 Glenn, James E. pág. 91
 Godoy, Federico A. pág. 185, 215
 Goerg, Oscar pág. 72
 Goncálves, Walter B. pág. 133, 135, 136, 137, 149, 150, 151, 152
 González Marcelo pág. 163
 González Ross, José pág. 61
 González, Fernando pág. 211, 213
 González, Pedro I. pág. 179, 180, 183, 190, 191, 200, 254, 255, 259
 Gorlero, Juan M. pág. 10
 Gorón, Weimar A. pág. 242
 Grandet, Irving pág. 102
 Grands Champs, Jean Pierre des pág. 174
 Graniter, Richard "Dick" pág. 100, 101, 104, 105
 Greiss, Franz Xavier pág. 75
 Greissing, Alfonso A. pág. 124, 125
 Griffin, Eduardo A. pág. 40
 Grunow, Gerda pág. 38
 Gutiérrez, Azor pág. 128, 150
 Gutiérrez, José Manuel pág. 102, 106
 Halbritter, Francisco pág. 56, 152
 Hamner, Fritz W. pág. 69
 Hargain, Gustavo H. pág. 128, 136, 147, 152
 Harner, Denis pág. 89
 Henderson, Sr. pág. 40
 Herlitzka, Mauro pág. 58
 Hernández, Ángel pág. 175, 176, 180, 181, 189, 200
 Hernández, Humberto H. pág. 191
 Herzfeldt, Goetz G. pág. 75
 Hillcoat, Guillermo pág. 17, 59, 61, 62, 65, 79
 Huesmann, Lucien pág. 174, 234
 Hughes Delgado, Conrado pág. 123
 Hughes, Conrado H. pág. 28, 30, 32, 123, 124, 125, 126, 129
 Ibarra, José L. pág. 9
 Iglesia, Corralio pág. 27
 Iharur, Eduardo pág. 185, 186, 187, 190, 191, 204, 254, 255
 Inán, Jorge pág. 248
 Indart Denis, Pedro pág. 10
 Indarte Leslie pág. 128, 130, 153
 Jackson, Rubén pág. 130, 152
 Jaume, Andrés pág. 221, 223, 225, 228
 Jaurena, Carlos H. pág. 234, 236
 Johnson, Siggy pág. 173
 Jones, C. P. pág. 85
 Juanbeltz, Enrique pág. 26, 27
 Juárez, Juan Carlos pág. 33, 37, 38
 Jurumenha, José C. pág. 38
 Kacilian, Avedis pág. 64, 83
 Kingsley, Shirley G. pág. 10
 Kuaran, Ragnar pág. 173, 181
 Kuhn, Gary pág. 36, 162, 241, 259
 Lanas, Fernando J. pág. 248, 249, 250, 251, 252
 Landa, Antonio A. pág. 207
 Larrañaga, Gastón pág. 103
 Larre Borges, Glauco pág. 9, 12, 14, 20, 22, 23, 46
 Larre Borges, Tydeo pág. 9, 10, 11, 13, 14, 16, 27, 41, 60, 73, 81, 124
 Larsen, Aage pág. 119
 Lau, Ricardo pág. 71, 75
 Leaman, John pág. 213, 214, 221
 Lecueder, Carlos pág. 163
 Lepere, Eduardo pág. 188, 193, 194, 200, 215, 216, 220, 223, 226
 Lindow, Georg pág. 119
 Linera, Jorge L. pág. 37
 Linton, Jimmy pág. 87
 López, Alejandro pág. 211
 López, Cesáreo pág. 248
 López, Gerardo pág. 215
 López, José Luis pág. 31
 López, Zenón pág. 80
 Loriente, Horacio pág. 150, 152
 Louer, Helgue pág. 181
 Loureiro, Luis A. pág. 193, 194, 215, 248, 249, 250, 252
 Lowe, Richard S. pág. 102
 Luca de Tena, Ramón pág. 112
 Luzzardo, Eduardo pág. 162, 200, 203, 204, 259, 260
 Luzzi, Edgardo pág. 34, 35
 Machado, Oscar pág. 190, 194, 198
 Mailhos, Gustavo pág. 38
 Mailhos, Julio pág. 10
 Maltese, Nicolo pág. 248, 249, 252
 Manini Ríos, Carlos pág. 52
 Marchi, Walter I. pág. 173, 174, 182, 190, 204
 Márquez Vaeza, Alberto pág. 73
 Márquez, Luis Felipe pág. 13, 14
 Marroche, Washington pág. 104, 105, 106
 Martín, Peter pág. 147, 151
 Martínez Lanza, Rodolfo pág. 14
 Martínez López, Hugo pág. 98, 99, 106
 Martínez, Ledo pág. 128
 Martínez, Prombo pág. 185, 198
 Martínez, Víctor pág. 98, 101, 195, 215
 Martínez, W. Hugo pág. 174, 182, 185, 190, 192, 198, 254, 258, 259

- Martínez, Wilfredo pág. 174, 176
 Maruri, Juan pág. 38, 41, 49, 64, 75
 Matern, Teresa pág. 31
 McNutt, Albert H. pág. 172
 Melo, Roberto pág. 37
 Méndez Zubía, Raúl pág. 32, 38, 126
 Mendizábal, Julio pág. 148, 149, 150
 Mercader, Carlos R. pág. 32, 41, 126, 127, 128, 130, 131, 132, 134, 135, 138, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 152, 153, 155, 156, 157, 158
 Meyer, Roberto Gabriel pág. 222
 Meyer, Roberto F. pág. 195, 200, 207, 208, 209, 210, 213, 221, 222, 223, 226, 227
 Meyer-Labastille, Otto Ernst pág. 69, 70, 72
 Michalski, Luis pág. 175, 176, 180
 Michelena, Ricardo pág. 237, 239, 240
 Milán, Ernesto pág. 193, 194, 211, 212, 215, 216, 218, 219, 220, 256, 257, 258
 Milazzo, José pág. 60
 Miles, George pág. 123
 Miller, Bill pág. 123
 Miller, Frank pág. 123
 Millicard, Guillermo pág. 59, 60
 Miño, Edmundo pág. 34, 38
 Montenegro, Roberto pág. 38
 Montero Zorrilla, Raúl pág. 27, 41, 49, 124
 Monzón, Julio C. pág. 164, 165
 Moody, Walter P. pág. 98, 99, 107
 Morató Rodríguez, Ociavio pág. 10
 Moreira, Daniel pág. 235
 Moreira, Heriberto pág. 128
 Morelli, Sara pág. 30
 Moreni, Narciso pág. 16, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 41
 Morganti, Leslie pág. 98, 107
 Morfúigo, Higinio pág. 100, 102, 104, 105
 Mujica, Osvaldo pág. 236, 237, 240
 Muñica, Carlos pág. 186, 187, 188, 190, 193, 194, 200, 210, 211, 226, 236
 Musitelli, Bruno pág. 150, 163
 Mutilo, Jorge pág. 197, 198
 Mutter, Armando M. pág. 26, 30, 31, 127, 128
 Nalbarre, Holsen pág. 248
 Natelli, Humberto pág. 26, 30, 31
 Navajas, Juan C. pág. 210, 213, 214
 Navraül, Jorge pág. 164, 165, 191, 198
 Naya, José A. pág. 215, 219, 220
 Nicolini, Pedro L. pág. 190, 191, 237
 Noack, Walter pág. 46, 47, 48, 49, 50
 Norlin, Per A. pág. 118
 Nuelle, Franz pág. 70
 O'Neill, Ralph pág. 11
 Oberti, Juan B. pág. 112
 Olivera Zubía, Benicio pág. 34, 38
 Olivieri, Diego pág. 190, 255, 256, 257, 259
 Pacheco, Álvaro A. pág. 97, 106
 Padilla, Miguel M. pág. 52
 Padilla, Tiburcio pág. 52
 Pascale, Clemente pág. 247, 248, 251
 Pascale, María Marta pág. 248
 Pastega, Mario A. pág. 58, 61
 Pastorino, Marta pág. 215, 223
 Pastorino, Washington pág. 235, 256
 Pedragosa, Eleazar pág. 32, 127, 128, 130, 153
 Peirano Facio, Jorge pág. 234
 Peña, José María pág. 16, 46, 73, 81, 82
 Perdomo, Alcides pág. 101, 103, 104, 109
 Pereira, Eduardo pág. 257
 Pérez Monteburro, Miguel A. pág. 97, 106
 Peña Luna, Heber pág. 38, 160, 164, 165
 Petrarca, Estanislao pág. 18
 Piacenza, Rúben P. P. pág. 30
 Pieroni, Aldo pág. 59, 60, 61
 Pieruccioni, Nelson pág. 235, 237, 257, 258
 Pisoni, Honorato pág. 137, 138, 142, 144, 145, 147, 149, 156
 Plesman, Albert pág. 110
 Polero, José R. pág. 13, 14, 16, 21, 23, 24, 25, 26
 Pombo, Teodosio pág. 112, 113
 Ponce de León, Julio pág. 172
 Pons, Ernesto E. pág. 235
 Poulsen, Per pág. 174
 Poussin, Julio C. pág. 46
 Previtali, Raúl A. pág. 18
 Priori, María pág. 128, 138, 147, 156, 215, 217, 223
 Pucci, Néstor pág. 207
 Puente, Nelson pág. 159, 160
 Rajclman, Andrés pág. 242, 245
 Ramírez, Luis A. pág. 216, 217
 Ramiz, Nelson pág. 235, 236
 Rau, Emilio pág. 173, 175, 180, 182, 186, 187, 188, 190, 201, 235, 236, 237
 Regules, Gilberto pág. 213, 221
 Regúnaga, Carlos M. pág. 61
 Rezaí, Cte. pág. 189, 190, 254, 255
 Rigo, Walter pág. 211, 237
 Rigoli, José pág. 9, 62
 Rivero, Luis pág. 38, 159, 161, 163, 164, 165, 166
 Riverós, Luis pág. 38, 160, 161
 Rocca Couture, Gerardo pág. 163
 Rocco, Cayetano pág. 37, 38, 42
 Rodrigo, Alberto pág. 211, 213
 Rodrigo, Mariano pág. 35, 37, 38, 41, 42
 Rodríguez Brianza, Carlos pág. 192
 Rodríguez Edgardo pág. 38, 160, 161
 Rodríguez Escalada, Raúl pág. 47, 49, 159, 160, 161
 Rodríguez, Alejo pág. 38
 Rodríguez, Carlos pág. 194
 Rofé, Kevin pág. 186, 187, 188
 Roldán, Fernando pág. 114, 119
 Romero, Luis A. pág. 22, 23, 41
 Romero, Sylvia pág. 35, 37
 Rossi Laures, José Luis pág. 32
 Royón, René pág. 34
 Rubio Paz, Jesús pág. 112
 Ruhl, Karl Heinz pág. 72, 75, 77
 Saibene, Jorge pág. 52
 Salaberry, Héctor pág. 14, 16
 San Martín, Ronaldo pág. 164, 165, 166, 185, 219, 220, 226, 236
 Sánchez, Inocencio pág. 72, 74
 Sandro, Carlos M. P. pág. 38
 Santamarina, Elena pág. 38
 Santana, Lázaro J. pág. 61, 62
 Sapoliniski, Jaime pág. 242
 Saralegui, Pedro pág. 197
 Sauer, Max pág. 69, 70
 Savio, Violeta pág. 30, 31, 35
 Seaglione, Ernesto B. pág. 45, 48, 49
 Seelza, Ángel Mario pág. 34
 Schlandy, Tomás pág. 172
 Schell, Jorge pág. 137, 147, 149
 Schmitz, Jean Claude pág. 173
 Schneckenburger, Jorge pág. 164, 165, 166
 Scotti, Mario pág. 210, 211, 213
 Sembat Amaro, Mauricio pág. 10
 Sena, Agustín pág. 193
 Seoane, Carlos Ma. pág. 159, 163
 Serrato, Alberto pág. 10
 Serrato, José pág. 10, 124
 Sienra, Alejandro pág. 103, 104
 Silva, Susana pág. 37
 Silveira Anthony, Guillermo pág. 98
 Silveira, Analía pág. 35
 Silveira, Raúl pág. 135, 147, 149
 Silveira, Susana pág. 38
 Sörensen, Germán pág. 61
 Sosa Villazán, Alfredo pág. 33, 34, 37, 39, 160, 161
 Sosa, Adrián pág. 248
 Solo, Gabriel pág. 216, 218
 Spinatelli, Hugo L. pág. 190, 191, 235
 Stefansson, Benedict pág. 173, 175, 176, 178, 237
 Stefansson, Sonny pág. 179
 Store, Gordon pág. 88
 Stunde, Haráld pág. 71
 Suárez, Daniela pág. 248
 Supervielle, Jorge pág. 10
 Supervielle, Luis J. pág. 10
 Tayler, Armando pág. 164, 165, 166
 T'essen, Hans pág. 213, 214
 Tomassini, Enrique pág. 34, 35
 Trinarco, Alejandro pág. 216, 212, 213, 218, 219, 220
 Trocca, Bruno pág. 59, 60
 Urani, Daniel pág. 191, 192, 193, 194, 195, 208, 209, 213, 214, 215, 220, 221, 222, 223
 Urban, Gustavo pág. 190, 191, 198, 199, 200, 257
 Urban, Walter pág. 14, 16
 Vauacore, Daniel pág. 248
 Varela, Anabel pág. 31, 34, 35
 Vidal Olivera, Juan C. pág. 254, 258
 Vidal, Gregorio pág. 128
 Viera, Eugenio pág. 248, 249, 250, 252
 Vilclic, Oscar E. P. pág. 190, 235, 237, 256, 257, 258, 259
 Villafañe, Vicente Carlos pág. 79, 81, 82
 Villanueva, José pág. 38, 160, 161
 Vives, Walter pág. 194
 Ward, George pág. 248, 251, 252
 Webb, Nelson pág. 211, 213
 Wertug, Courado pág. 47, 48
 Wilcockson, A. S. pág. 85
 Wilson, Dan pág. 211
 Wilson, Daniel pág. 235, 237
 Witkind, José pág. 163
 Wolkopf, Alberto pág. 13, 14, 16, 39, 40
 Yudin, Anatole pág. 97
 Zanelli, Alberto M. pág. 216, 217, 218, 226
 Zecca, Ricardo pág. 149, 150, 151, 152, 186, 187, 188, 190, 191, 194, 198, 199, 200, 255, 256, 257, 258, 259
 Zeiter, Ángel pág. 159
 Zepa (h), Nilo pág. 174
 Zepa, Nilo A. pág. 30, 31, 32, 41, 47, 49, 101, 161

Índice de aeronaves

- Airco DH-16 pág. 10
 Antonov An-24V LZ-MND pág. 223, 224, 229, 244
 AVRO 504K CX-AAA pág. 14
 AVRO 683 York G-AHED pág. 90
 AVRO 683 York G-AHEW pág. 88
 AVRO 683 York G-AHEX pág. 90
 AVRO 683 York G-AHEZ pág. 89
 AVRO 688 Tudor 4 G-AGRE pág. 91
 AVRO 688 Tudor 4 G-AHMK pág. 90
 AVRO 688 Tudor 4 G-AHNP pág. 90
 AVRO 691 Lancastrian Mk1s G-AGMG pág. 85
 AVRO 691 Lancastrian Mk3s G-AGWG pág. 86, 90
 AVRO 691 Lancastrian Mk3s G-AGWH pág. 89, 90
 AVRO 691 Lancastrian Mk3s G-AGWI pág. 86, 87
 AVRO 691 Lancastrian Mk3s G-AGWJ pág. 86, 87, 88
 AVRO 691 Lancastrian Mk3s G-AGWK pág. 86, 90
 AVRO 691 Lancastrian Mk3s G-AGWL pág. 86, 88
 AVRO 691 Lancastrian Mk3s I-DALR pág. 115, 117
 AVRO 691 Lancastrian Mk3s I-AHBX pág. 115, 116
 AVRO 691 Lancastrian Mk3s I-AHBY pág. 115
 AVRO 691 Lancastrian Mk3s I-AHCB pág. 115
 AVRO 691 Lancastrian Mk3s I-AHCD pág. 115
 Boeing 707-300CN707HT pág. 199
 Boeing 707-320C LV-MZE pág. 184
 Boeing 707-321C CC-CAF, luego CX-BPL pág. 209, 210, 211, 212, 215, 219, 226
 Boeing 707-321C CC-CUE pág. 210, 211, 212
 Boeing 707-321C CX-BPQ "Sara", luego HR-AMX pág. 189, 198, 204, 254
 Boeing 707-321C CX-BSI pág. 255, 256, 257, 258, 259
 Boeing 707-321C HR-AMZ, luego CX-BSB pág. 255, 256, 257
 Boeing 707-321C N809 J "El Palomo" pág. 198, 199, 200
 Boeing 707-331C LX-FCV, luego CX-BJV
 "Charrúa" pág. 179, 189, 202
 Boeing 707-351C CX-BPZ pág. 235, 236, 238, 241
 Canadair CL-44 LV-JYR pág. 34, 161
 Canadair CL-44-6 Yukon LV-JZB, luego CX-BKD pág. 163, 164, 165, 167
 Canadair CL-44J TF-LLF pág. 174
 Canadair CL-44J TF-LLH pág. 178
 Canadair CL-44J TF-LLL, luego CX-BJV "Chichipio" pág. 173, 174, 176, 178, 201
 Consolidated Commodore LV-DXA pág. 53, 54, 55, 57
 Consolidated Commodore LV-QAB, luego LV-AAL pág. 53, 54, 55, 63
 Consolidated Commodore pág. 11
 Convair CV-240/600 CX-BIL pág. 134, 135, 136, 137, 138, 146, 156, 157
 Convair CV-240/600 CX-BOI pág. 146, 147, 148, 149, 150, 151, 156, 158
 Convair CV-240-0 CX-BHC pág. 133, 135, 137, 147, 155
 Convair CV-240-0 CX-BHS pág. 131, 132, 133, 155
 Convair CV-240-0 CX-BHT pág. 132, 133, 135
 Curtiss C-46A CX-AZS pág. 29, 31, 127, 129, 130
 Curtiss C-46F CX-BAH pág. 31, 126, 127, 129, 130, 131, 132, 134, 135
 Curtiss C-46F CX-AYR pág. 30, 31, 125, 127, 129, 130, 131, 132, 154
 De Havilland D. H. 89A Dragon Rapide PP-VAN pág. 72, 74, 76
 De Havilland D. H. 89A Dragon Rapide CX-ABI pág. 18, 46, 49, 50, 51
 Dornier Wal "Uruguay" pág. 9
 Dornier Wal P-BAAA pág. 69, 70
 Douglas DC-4 PH-TCF pág. 110
 Douglas DC-6 PH-TPT pág. 110
 Douglas DC-8-55F C-GMXP, luego CX-BLN "El Flaco" pág. 185, 187, 188, 189, 198, 203, 204
 Douglas DC-8-63FLX-ACV pág. 181, 182, 203
 Douglas DC-8-71F CC-CAR pág. 212
 Douglas DC-8-71F CC-CAX pág. 210
 Douglas DC-8-71F CC-CYQ pág. 238, 239, 240
 Fairchild C-82 "Boxcars" CX-AQA pág. 98, 108
 Fairchild F-27J CX-BPP pág. 193, 196, 205, 209, 214, 215, 218, 219, 221, 227

INDICE GENERAL

Capítulo 1: 7

Historia de CAUSA

Capítulo 2: 43

Expreso del Plata, SANA y Corporación Sudamericana de

Servicios Aéreos

Capítulo 3: 67

VARIG, ALFA y BSAA

Capítulo 4: 54

TACI, KLM en Uruguay, IBERIA en Uruguay, ALITALIA 129- 95

en Uruguay y SAS en Uruguay

Capítulo 5: 121

ARCO, 1ª AUSA y ALAS

Capítulo 6: 169

AERO URUGUAY y 2ª AUSA

Capítulo 7: 231

AEROSUR, AVIASUR, TRANSAMÉRICA y Transcontinental

Sur

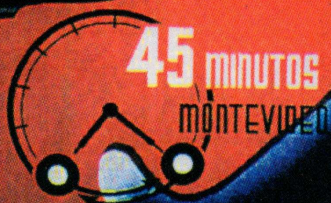
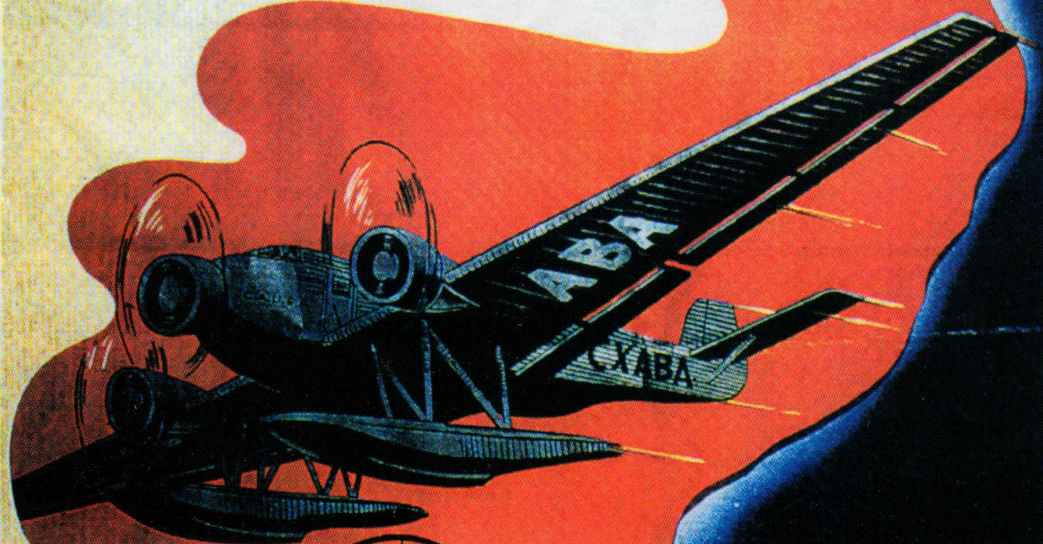
Índice de Personas 261

Índice de Aeronaves 265

Indice General 266

Fairchild FH-227B CX-BQT	Lockheed Lodestar 18-56 CX-AJC
pág. 218, 219, 220, 221, 222, 229	pág. 97, 106, 107
Fairchild FH-227B CX-BQU	Macchi C.94 LV-LAB, luego LV-AAAD
pág. 218, 219, 220, 221, 222, 228	pág. 59, 60
Fairchild Swearingen Metro II N230AM	Macchi C.94 LV-MAB, luego LV-AAE
pág. 243, 243	pág. 59, 60, 61, 65
Fairchild Swearingen Metro III N184SW,	Macchi C.94 LV-NAB, luego LV-AAF
luego CX-TAA	pág. 59
Fiat G2 PP-VAM	Messerschmitt Me 206 PP-VAK
pág. 72, 74	pág. 71, 74
Junkers F.13L PP-VAF	Rohrbach-Roland M-CAEA
pág. 71, 74, 76	pág. 112
Junkers F.13L PP-VAG	Rohrbach-Roland M-CBBB
pág. 74	pág. 112
Junkers F.13W	Savoia Marchetti SM95 I-DALM
pág. 10	pág. 115
Junkers Ju 52/3m CX-ABA	Short Sandringham CX-ANA
pág. 13, 15	pág. 26
Junkers Ju 52/3m CX-ABB	Short Sandringham CX-ANJ
pág. 12, 13, 16, 20, 23	pág. 25, 26, 32
Junkers Ju 52/3m PP-VAL	Short Sandringham MK2 LV-AAO
pág. 71, 72	pág. 80
Laté 26 CX-AAAN	Short Sandringham MK2 LV-AAP
pág. 14	pág. 80, 81, 82
Lockheed 10 A/E Electra PP-VAQ	Short Sandringham MK2 LV-AAQ
pág. 71	pág. 80
Lockheed L-1049H Super Constellation CX-BEM	Short Sandringham MK2 LV-AAR
pág. 36, 39, 40	pág. 80, 84
Lockheed L-749A Constellation CX-BBM	Short Sunderland CX-AFA
pág. 34, 39, 40	pág. 20, 21, 80
Lockheed L-749A Constellation CX-BBN	Short Sunderland CX-AKF
pág. 33, 34, 38	pág. 23, 63, 82
Lockheed L-749A Constellation CX-BCS	Short Sunderland CX-AKR
pág. 35, 37, 39	pág. 16, 22, 23, 24
Lockheed L-749A Constellation CX-BHC	Short Sunderland LV-AAS
pág. 160, 161, 162	pág. 63, 80, 82
	Sicorsky S-38
	pág. 11
	Sicorsky S-38B LV-PAB
	pág. 52
	Sicorsky VS-44A CX-
	AIR "Exeter" pág. 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 109

SEGURIDAD Y RAPIDEZ



BUENOS AIRES

CAUSA

publicidad directa

Colombo